AYER **HOY**

Viguesa de Transportes S.A. (VITRASA)

SU HISTORIA (1968-2022)

Daniel Antomil Pérez



Introducción

Los autobuses de Vitrasa durante cinco décadas han formado parte del decorado de la ciudad, es decir, para la mayoría de vigueses, desde siempre, y es imposible ignorar su presencia. Y el primer día que salió este libro a la luz pública[1], el 31 de julio de 2018, se cumplen 50 años del primer día en el que salieron a la calle.

Si no todos, casi todos los vigueses hemos utilizado alguna vez el autobús, ya sea para dirigirnos a nuestro trabajo, a realizar nuestras compras, paseamos en ellos si no tenemos nada mejor que hacer, en verano vamos a la playa, de jóvenes íbamos a las discotecas, y en general nos desplazamos a realizar nuestros asuntos en cualquier punto de la ciudad.

Muchas historias se han labrado dentro de los autobuses, desde el amigo de la infancia que hacía más de 20 años que no veíamos y nos lo encontramos el día menos pensado en el bus, hasta parejas que se empezaron a *conocer* en los autobuses, pasando por los problemas con el típico con el que no nos queremos encontrar por la calle y en el bus hacemos como que no lo conocemos...

Y los autobuses urbanos de Vigo tienen su historia, nada menos que 50 años. De hecho el propio nombre se ha convertido en parte del lenguaje de la ciudad, dado que cuando un foráneo dice que va a *coger el autobús*, nosotros decimos que *cogemos el vitrasa*. Eso se debe al monopolio de la concesión que tiene la empresa, hecho que sucede en otras ciudades de España, con consecuencias parecidas.

Pero la historia del transporte urbano no nace con la concesión a Vitrasa, previamente existieron los tranvías, añorados por algunos vigueses, y que nada tenían que ver con Vitrasa, penando esta empresa con la carga (bastante injusta, dicho sea de paso) de haber condenado a muerte a los tranvías.

Y 50 años no pasan en balde, no. Los primeros autobuses que presentó Vitrasa en julio de 1968 no se parecen en nada a los presentados el julio de 2017. Para empezar, los primeros autobuses eran de color azul, luego pasaron a estar pintados de rojo, posteriormente al verde y blanco (siendo esta la decoración más icónica de la empresa) y finalizando por ser de color blanco, amarillo y verde. Los autobuses actuales tienen equipamiento que los diseñadores de los primeros autobuses no pudieron ni imaginar. Aire acondicionado, wi-fi, cámaras de videovigilancia, cargadores USB para móviles… ciencia ficción en 1968.

Estos primeros autobuses recorrían unas líneas que son un esbozo de las líneas actuales. Las líneas fueron evolucionando con la ciudad, dado que en estos años Vigo comenzó a crecer y las necesidades de transporte fueron avanzando, nuevos hospitales, la universidad… y con ellos las líneas fueron creciendo.

Antaño el bus se pagaba en metálico, hoy en día pagamos la mayoría de las veces con unas tarjetas monedero que funcionan acercándolas a unas validadoras, pasando por

1 El Vigo Oculto. La historia de Vitrasa. (31 de julio de 2018) http://vigooculto.blogspot.com/2018/07/la-historia-de-vitrasa.html

bono-buses de taco de billetes que se adquirían previamente en los estancos y unas tarjetas monedero que se insertaban en una validadora.

Y todo ello ha generado una historia, una historia de unos 50 años que estamos dispuestos a desgranar en esta obra, una obra necesaria, dado que nadie ha reparado en esta parte de la historia de la ciudad de Vigo, ciudad a la que Vitrasa ha contribuido a levantar trasladando a sus trabajadores a sus puestos de trabajo y a sus ciudadanos a sus quehaceres diarios, contribuyendo de manera decisiva al progreso de nuestra ciudad.

Para realizar este trabajo, y para una mayor comprensión de los recorridos, se han "traducido" los nombres de las calles a su denominación actual. En los recorridos originales eran:

NOMBRE ANTIGUO	NOMBRE ACTUAL
Calvo Sotelo	Elduayen (1981)
General Aranda	Pi y Margall (1981)
Avenida/Gran Vía del Generalísimo	Gran Vía (1981)
Avenida del Generalísimo	Avenida de Vigo (Chapela) (1987)
José Antonio	Urzáiz (1981)
Pza.División Azul	Praza do Rei (1976) (1981 desaparición de la denominación de la plaza propiamente dicha)
Queipo de Llano	Progreso (1981)
Capitán Cortés	México (1981)
Pza.Capitán Carreró	Porta do Sol (1981)
Felipe Sánchez	Areal (1981)
Teniente Leirós	Pescadores (1981)
Estrada Provincial	Emilia Pardo Bazán (2011) [2]

Para la realización de dicho trabajo se consultó la hemeroteca del Faro de Vigo, desde el año 1967 hasta el 2002, que eran los años que estaban disponibles en la biblioteca de la Universidad de Vigo. Con ello tenemos una buena visión de aquellos años. A partir de ahí las fuentes se multiplican, y con todo esto podemos sacar buena parte de la historia. Con todo, quedan algunos detalles por concretar, pero lo importante lo hemos podido sacar.

Este trabajo se publica en abierto, sobre todo porque su única función es descubrir la verdad sobre la historia de Vitrasa, intentando ser lo más objetivo e imparcial que se puede, y por lo tanto, no cuenta con el apoyo de ninguna institución ni empresa privada.

2 ANTOMIL PÉREZ, D. De los nombres de las calles de Vigo. Ediciones Cardeñoso, 2016.

1 - Los tranvías y su desaparición

En 1911, Manuel Losada, un gondomareño adinerado, expuso la idea de crear en Vigo un medio de transporte moderno, y gracias a él, Martín Echegaray y decenas de accionistas, crearon en 1912 la Sociedad Tranvías Eléctricos de Vigo, durante dos años se realizaron las obras y el 2 de julio de 1914 el tranvía rodó en pruebas por la ciudad. El recorrido venía desde As Travesas hacia el Paseo de Alfonso XII, Elduayen, Puerta del Sol, Montero Ríos, A Laxe, Berbés y vuelta por García Olloqui, Colón y Policarpo Sanz, siendo recibido con algarabía, flores, bombas de palenque, vítores y aplausos. El 9 de agosto de 1914 se inauguró oficialmente el servicio.

1.1 Las líneas del tranvía[3]

El primer servicio realizaba estas líneas:

LÍNEA	RECORRIDO
1	Pereiró – Praza de Urzáiz (actual farola)
2	Bouzas – Estación
4	Caños – Porta do Sol
5	Ribeira – Cabral
6	Picacho – Cabral
7	Picacho - Caños

En 1925 se reordenó el servicio y se pasaron a estas líneas

LÍNEA	RECORRIDO
1	Pereiró – Travesas – Peniche – Porta do Sol – Urzáiz – Calvario
2	Bouzas – Tomás Alonso – Peniche – Porta do Sol – Calzada – Caños
3	Ribeira – Victoria – Urzáiz – Calvario – Pardavila – Barreiro – Cabral
4	Mercado – Victoria – Calzada – Caños – Riouxa - Chapela

Y en los años 40 las líneas que se acaban estableciendo hasta el año 1968 son las siguientes

LÍNEA	RECORRIDO
1	Pereiró – Estación
2	Bouzas – Caños
3	Cabral – Ribeira

3 Instituto de Estudios Miñoranos. Libros dixitais do IEM: “O tranvía en Vigo” de María Álvarez Blázquez http://iem.gal/filoloxia-e-literatura/textos-literarios/1208-libros-dixitais-do-iem-o-tranvia-en-vigo-de-maria-alvarez-blazquez

4	Mercado – Caños
5	Bouzas – Seixo
6	Florida – Chapela
7	Ribeira – Seixo
8	Travesas – Seixo
9	Bouzas – Caños (mismo recorrido línea 2)

Además de estas líneas se establecieron otras interurbanas[4]

LÍNEA	PUESTA EN SERVICIO
Vigo (Príncipe) – Baiona	03/09/1926
Ramallosa – Gondomar	28/09/1926
Vigo – Cabral – Peinador – Dornelas – Petelos - Porriño (*)	14/03/1920

(*) Esta línea fue creada por la Compañía de Tranvías de Vigo a Mondariz, fundada por Enrique Peinador Vela. Fue absorbida por Tranvías Eléctricos de Vigo en 1961 y la línea se cerró el 13 de febrero de 1967.

1.2 El final del tranvía

El fin de los tranvías vigueses formó parte de un proceso surgido en España en los años 60, que consideraba que los autobuses eran un mejor medio de transporte que los tranvías, especialmente por las molestias que estos vehículos generaban y las inversiones que suponían.

Ya en 1946, el ayuntamiento de Vigo se negó a montar un solo metro más de vía, dado que por aquella época ya se planeaba la puesta en marcha de trolebuses y autobuses, por lo tanto, desde entonces no se levantó ninguna vía más y el plan de ampliación de líneas que quería poner en marcha la Compañía de Tranvías quedó en el olvido.

Finalmente, en 1964 se concretó la sustitución de los autobuses por los tranvías, en un plazo que el entonces alcalde, Rafael Portanet, decidió que fuera de 4 años. Portanet deseaba la desaparición de los tranvías, y en declaraciones recogidas en el Faro de Vigo se dice: *Queremos la supresión de los tranvías. Bajo mi responsabilidad personal y oficial afirmo que el tranvía es un bicharraco arcaico y demodé. Lo vamos a sobrepasar. Tranvías dejará de existir en el plazo más rápido posible.*[5]

Dado que ya se comprobaba que los tranvías no eran una solución de futuro, se planteó, por parte de la Compañía del Tranvía, la idea de crear líneas de autobuses que complementaran a los tranvías[6]. Hay que tener en cuenta que zonas como Valadares o

4 Ferrocarriles de España, Tranvía de Mondariz a Vigo y Porriño (23 de mayo de 2012) http://www.spanishrailway.com/2012/05/23/tranvia-de-mondariz-a-vigo-y-porrino/
5 Mañana será expuesto al público el Plan General de Ordenación Urbana. (2 de agosto de 1967). Faro de Vigo, p.8
6 Varcarce García, A. Cartas al director. Existen diez proyectos de líneas de autobuses y trolebuses (23 de mayo de 1967). Faro de Vigo, p.8

Candeán carecían de servicio de tranvías, siendo prestado por compañías de autobuses privadas. Dicho plan fue denegado por la alcaldía.

Ya en los años previos se estaba empezando a comprobar que los tranvías se empezaban a quedar obsoletos. En los años 60 el parque de automóviles se multiplicaba, nuevas calles como Venezuela, Vía Norte, o Camelias no contarían con vías y catenarias para los tranvías, y además, en los últimos años comenzaban a multiplicarse los accidentes en los cuales se veían implicados los tranvías, sobre todo con camiones. Especialmente grave fue uno sucedido el 6 de abril de 1967, en la Plaza de Eugenio Fadrique, cuando un camión colisionó contra un tranvía Siboney, causando 6 heridos y un muerto (Faro de Vigo, 7 de abril de 1967).

En el Faro de Vigo aparecían artículos en los cuales se trataban a los tranvías vigueses como "trastos", además se consideraba que con el crecimiento de la ciudad haría falta ampliar los servicios de transporte público, y eso solamente se podía hacer con autobuses. De hecho, por parte de la propia compañía de tranvías, se presentó la opción de retirarlos de las líneas 1, 3 y 6 y sustituirlos por autobuses de una compañía filial a la misma, que se crearía para el efecto. El asunto se llevó al pleno del 19 de mayo de 1967, sin concretarse nada, dado que los concejales apenas conocían los detalles.[7]

Este pleno tuvo respuesta, por parte del director de la compañía, Antonio Varcarce García, mediante una carta al director dirigida al Faro de Vigo y publicada el 23 de mayo[8]. En ella se aclara que la compañía tiene 10 proyectos de líneas de autobuses y trolebuses, declarando además que el ayuntamiento actúa con mala fe y sin interés en solucionar los problemas existentes con el transporte urbano. Cabe destacar que la concesión acabaría el 9 de mayo de 1974, salvo la de la línea de Caños a Chapela, que lo haría el 31 de agosto de 1981, teniendo que revertir todo al ayuntamiento al finalizar la misma.
La carta fue contestada por el alcalde[9], Rafael Portanet Suárez, contestando que los proyectos de líneas de autobuses fueron desestimadas en pleno del 27 de junio de 1966, dado que los proyectos, que consistían en dos líneas de trolebuses y ocho de autobuses tenían un recorrido impuesto de forma unilateral por la empresa, y partiendo de la base de que convivirían con los tranvías actuales. El ayuntamiento consideraba que los trolebuses ya estaban desfasados y desechados de muchas ciudades, además de entorpecer el tráfico urbano y consideraba sobre todo que los tres sistemas (autobuses, trolebuses y tranvías) no podían convivir. Además, si se aprobaba el proyecto, habría que realizar concurso público. La compañía del tranvía se defendió diciendo que las líneas de autobús se iban a crear para atender a zonas que carecen de tranvía y por tanto complementarían al servicio. Las diez líneas implicarían la compra de 45 autobuses y la sustitución integral de los tranvías por autobuses (que la compañía se negaba a realizar hasta que la concesión caducara) supondría comprar más de 100 unidades.

---

7 Denegada la transformación de las líneas tranviarias (20 de mayo de 1967), Faro de Vigo, p.8

8 Varcarce García, A. Cartas al director. Existen diez proyectos de líneas de autobuses y trolebuses (23 de mayo de 1967). Faro de Vigo, p.8

9 Ayuntamiento de Vigo. Nota de la Alcaldía. Transportes (18 de junio de 1967). Faro de Vigo, p.6



Un problema recurrente de los tranvías eran las averías que ocasionaban escenas como ésta, en el cruce de Colón con Policarpo Sanz, que los tranvías se quedaran atascados en fila india. Imagen: Faro de Vigo, 6 de febrero de 1968. p.7

Otro asunto que pronosticaba el final del tranvía era la expropiación de las cocheras, ubicadas en la Plaza de América[10]. Durante aquellos años se estaba levantando el polígono de viviendas de Coia, a cuenta del Ministerio de la Vivienda y las cocheras de los tranvías eran un obstáculo para abrir la ya conocida como Avenida de Samil (en 1980 pasaría a denominarse como Avenida de Castelao, su denominación actual[11]). En 1967 las cocheras fueron expropiadas y se estaba planteando una nueva ubicación. Al final se entregaron unos terrenos de 30.330 metros cuadrados ubicados en la zona de A Bouza[12], entre los apeaderos de Florida y Muíños, además de 11 millones de pesetas de la época. O eso se pensaba, puesto que los terrenos no se recibieron inmediatamente, y de hecho había una casa aún habitada en el lugar y otra ya deshabitada, lo que motivó precisamente que no se recibieran los terrenos.

Además, durante aquellos días se produjo un hecho que dejaba en evidencia a los tranvías. La empresa "Tranvía de Mondariz a Vigo" se vio obligada[13] por orden del ayuntamiento a hacer el trayecto del Berbés a Porriño por la Avenida de Madrid y por la actual Estrada Vella de Madrid, en lugar de hacerlo por Ramón Nieto, como lo hacía hasta entonces, prohibiéndose además coger y dejar viajeros entre el seminario y el Berbés, pasando por la Plaza de España, Gran Vía, Coruña y Beiramar hasta el Berbés sin

10 Acuerdo entre la Compañía de Tranvías de Vigo y el Ministerio de la Vivienda. (18 de junio de 1967). Faro de Vigo, p.8.

11 ANTOMIL PÉREZ, D. De los nombres de las calles de Vigo. Ediciones Cardeñoso, 2016.

12 La Compañía de Tranvías aún no recibió los terrenos de La Bouza donde aún vive gente. (21 de junio de 1967). Faro de Vigo, p.9

13 Los autobuses Vigo-Porriño y su nuevo itinerario. (13 de julio de 1967). Faro de Vigo, p.10

detenerse, para asombro de sus usuarios, que pasaban por las zonas a las cuales iban sin poder bajarse hasta el Berbés. Además, los vehículos de la empresa estaban permanentemente vigilados e incluso escoltados por la policía, no fuera que algún conductor tuviera la feliz idea de hacer una excepción y dejar a un viajero donde no se debe.

La justificación dada por el ayuntamiento es que el tráfico por la N-120 (lo que hoy es la Avenida da Ponte y la Avenida de Ramón Nieto) ya era complicado y que no podía intensificarse más, y que no se podía hacer las paradas en el casco urbano porque el ayuntamiento tenía en proyecto la reordenación del transporte urbano y que el hecho de que existieran grupos de personas esperando al autobús sería un trastorno y un inconveniente para la fluidez de la circulación (sí, la excusa oficial fue esa, por increíble que pueda parecer).

Esta línea era muy utilizada por los trabajadores del grupo de empresas Álvarez, dado que les permitía ir al centro en 15 minutos, en lugar de los 35 que llevaba el tranvía de la línea 3, además de tener unos horarios bastante irregulares y solían ir hasta la bandera. No hay que olvidarse que el grupo de empresas Álvarez tenía unos 3.000 empleados, sin contar los usuarios habituales, lo que suponía que entre el centro de Vigo y Cabral se movieran miles de viajeros al día.

El 1 de febrero de 1968 la empresa suprimiría el servicio de autobuses de Vigo a Porriño[14], por las dificultades generadas por el ayuntamiento de Vigo debido a la implantación del nuevo recorrido y de la prohibición de coger y dejar viajeros entre el Berbés y el Seminario. Con estas restricciones el número de viajeros cayó en picado, y por ende, la recaudación, hasta el punto que no daba ni para pagar los salarios de los empleados.

Y si los tranvías tenían difícil su permanencia, más después de una avería en cuatro transformadores sucedida el 30 de noviembre de 1967[15] que implicó que un 30% de los tranvías no pudieran salir debido a la sobrecarga de los transformadores que quedaban activos y obligó a que entre el 15 de diciembre de 1967 y el 27 de enero de 1968 determinados itinerarios fueran sustituidos durante esas fechas por autobuses, realizando éstos 5 líneas:

1 – Cabral – Ribera
2 – Siete Torres – Pza.Capitán Carreró (actual Pta.Sol) (Al día siguiente se amplió a Catro Pontes)
3 – Pza.Capitán Carreró – Florida
4 – Pza.Capitán Carreró – Bouzas
5 – Pza.Capitán Carreró – Pereiró

14 Supresión de los autobuses Vigo-Porriño. (21 de enero de 1968). Faro de Vigo. p.12.
15 Solución propuesta provisionalmente, autobuses al mismo precio (dos pesetas); A partir de mañana, cinco líneas de autobuses. (14 de diciembre de 1967). Faro de Vigo. p.9



Tranvías y autobuses juntos...sucedió ya en 1967, por avería de un transformador. Imagen: Faro de Vigo, 18 de diciembre de 1967, p.12

Los autobuses podrían ser de cualquier compañía, sin limitación horaria, haciendo las paradas que hacían los tranvías y con un precio de 2 pesetas el viaje. Además, para facilitar su circulación, se prohibiría el aparcamiento en la Plaza del Capitán Carreró, excepto delante del Banco Hispano Americano (entre Príncipe y Policarpo Sanz, donde ahora hay una sucursal del Santander).

Para cubrir estos recorridos se habilitaron 25 autobuses, de distintas empresas y colores. El asunto tuvo la gracia de que el primer día los viajeros directamente asaltaban el bus en la Plaza del Capitán Carreró para poder ir sentados. En cambio los pocos viajeros que seguían utilizando los tranvías no tenían ese problema porque había asientos libres. Es decir, que los vigueses preferíamos el autobús al tranvía, seguramente por ser la novedad.

En una entrevista,[16] el presidente de la Compañía de Tranvías, afirma que cuando se procediera al cambio de los tranvías por autobuses, a la Compañía del Tranvía se le concedería derecho de tanteo, de ahí a que la Compañía quisiera adquirir 25 autobuses y 11 trolebuses. En esa entrevista, el presidente destaca que *Vigo es la única ciudad de España donde el ayuntamiento se ha negado a realizar la transformación cuando la ha solicitado la concesionaria.* Por eso procedió a presentar recurso contra la negativa.

Lo que está claro es que tanto la compañía como el ayuntamiento estaban de acuerdo con la desaparición de los tranvías, pero disentían en los plazos y en las formas.

El 22 de noviembre de 1967[17] se aprobarían las bases de la licitación del servicio de autobuses de la ciudad. Las condiciones impuestas a los concursantes serían:

16 Comentarios sobre las bases que se va a tratar en el pleno el próximo día 22. (19 de noviembre de 1967). Faro de Vigo. p.10

17 Aprobada la moción sobre transportes urbanos, con cuatro votos condicionados a ulteriores responsabilidades. (23 de noviembre de 1967). Faro de Vigo. p.8

- La concesión duraría 25 años, prorrogables en quinquenios sucesivos hasta 35 años
- El ayuntamiento inspeccionará todos los servicios, tarifas incluidas.
- Se cobrará una fianza de un millón de pesetas.
- Las carrocerías de los vehículos serán de aluminio con cristales inastillables y los vehículos tendrán dos puertas en su lado derecho.
- La capacidad de los vehículos será acorde al itinerario a cubrir.
- La matrícula de los vehículos será inmediata a la fecha de adjudicación.
- La potencia mínima de los vehículos será de 125CV al freno.
- Los itinerarios se trazarán dentro de los límites del término municipal
- El concesionario se tiene que comprometer a presentar 40 vehículos en servicio.

El 23 de febrero de 1968[18] se aprobarían definitivamente las bases, permitiendo a los interesados presentar sus ofertas. El 22 de abri[19]l se abrieron las plicas, con 8 concursantes, que eran:

- Samil S.A. (de Valladolid)
- Transportes de Vigo S.A. (filial de la compañía de tranvías)
- Viguesa de Transportes S.A. (Vitrasa, integrada con varias empresas viguesas y una asturiana)
- S.A. Transportes de Vigo (integrada por la empresa de los Hermanos Martínez, que tenía la explotación de la línea de Encarnación a Canido)
- Compañía Viguesa de Autobuses S.A. (Coviasa)
- Fomento de Vigo S.A. (Fovisa)
- Autobuses de Vigo
- Viguesa de Transportes S.A. (esta empresa presentó dos proyectos, y por lo tanto concursaba con dos plicas)

Todos ellos se comprometieron a iniciar el servicio en un plazo de 90 días con 42 vehículos, y respecto a las tarifas, la más recurrente era de 2,5 pesetas.

Los proyectos en detalle para cada licitador consistían:

- Autobuses de Vigo:[20]
- Creación de 18 líneas de autobuses y 6 de microbuses, las líneas estarían ordenadas en sentido de los radios de un círculo, haciendo que toda la periferia tenga acceso al centro de la población. La frecuencia en el final de las líneas sería de 15 minutos, llegando a ser de 2 en el centro de la ciudad. Los microbuses llegarían a los puntos más alejados de la ciudad empezando en el centro.
- Tarifas de 2,5 pesetas en los autobuses y 5 en los microbuses.
- Se pondrían servicios especiales con motivo de actos públicos con el mismo precio que los autobuses.
- A largo plazo se ampliarían líneas o se crearían nuevas a discreción del ayuntamiento.
- Construcción de viviendas para los empleados, con acceso a la propiedad a los 20 años de cesión, se levantarían en un plazo de 4 años. También se crearía un taller-escuela para los empleados.

---

18 Aprobación del proyecto de bases del servicio de autobuses y microbuses. (6 de febrero de 1968). Faro de Vigo, p.7
19 El concurso para el servicio de autobuses y microbuses. (23 de abril de 1968) Faro de Vigo, p.10
20 Encuesta. Ante la inminente solución al problema del transporte urbano (2 de mayo de 1968). Faro de Vigo, p.7

- Nombre comercial: Autobuses Urbanos de Vigo.

- Coviasa:[21]
- División de las líneas según tres tipos de tráfico, urbano, que discurre entre Bouzas, Florida, Castrelos, Pousafoles (entre las calles Tarragona y Regueiro), San Roque, Couto Piñeiro, Calvario, Aragón, Caños y Espiñeiro, extrarradio, que comunica el rural con los puntos comerciales e industriales, y complementario, el de las playas, fiestas o acontecimientos, que irían aparte de las líneas regulares.
- El tráfico urbano se realizará con microbuses, con 56 unidades que harían 15 líneas, con frecuencias de 5 minutos y con 25 plazas.
- El tráfico de extrarradio se realizará con autobuses, con 86 unidades que harían 14 líneas, con frecuencias de 15 minutos y pensadas para realizar el recorrido más corto.
- Servicios nocturnos de 23 a 2 de la mañana, con 6 líneas que salen de la Puerta del Sol hacia Catro Pontes, Cementerio de Teis, Cabral, Pereiró, San Andrés y Bouzas.
- Un total de 40 líneas entre nocturnas, escolares, especiales de playas, eventos o acontecimientos deportivos, y creación de una "red mixta" de viajeros y bultos, para evitar grandes cargas en servicios ordinarios.
- Tarifas de 2,50 pesetas con un billete de correspondencia, que permite el transbordo, y de 3 pesetas, para el billete simple, para el caso del tráfico urbano. (El billete de correspondencia se paga en los dos autobuses, por lo que el precio del viaje sería de 5 pesetas)
- Tarifas de 4 pesetas para el billete de correspondencia, que permite el transbordo, y de 5 pesetas para el billete simple, para el caso del tráfico de extrarradio. (El billete de correspondencia se paga en los dos autobuses, por lo que el precio del viaje sería de 8 pesetas)
- Tarifa de 1,25 pesetas para el servicio escolar.
- Construcción de un grupo de 250 viviendas con grupo escolar, parroquia, salón de eventos… con muchos incentivos para los salarios de los empleados. Además se tendrá una consideración especial para la admisión de empleados procedentes de la Compañía de Tranvías.
- Las tarifas permanecerían invariables durante 5 años.

- Transportes de Vigo S.A.[22]
- Servicio coordinado con autobuses, tranvías y microbuses, en los próximos seis meses los tranvías serían sustituidos por autobuses, estableciendo el proyecto inicial de la Compañía de Tranvía de implantar 10 líneas de autobuses y 2 de microbuses, con los tranvías funcionando.
- Continuidad de los trabajadores en la empresa.
- Mantenimiento de los precios durante tres años.

- Vitrasa[23]
- Creación de líneas de largo recorrido, que recorran el municipio de un extremo a otro y priorizando al extrarradio.
- Tarifas de 2,50 pesetas

---

21 Encuesta. Ante la inminente solución al problema del transporte urbano. (12 de mayo de 1968). Faro de Vigo, p.10
22 Encuesta. Ante la inminente solución al problema del transporte urbano. (5 de mayo de 1968). Faro de Vigo, p.6
23 Encuesta. Ante la inminente solución al problema del transporte urbano. (16 de mayo de 1968). Faro de Vigo, p.10

- Introducción de 100 autobuses nuevos al servicio, con posibilidad de incorporar microbuses que irían aparte y funcionarían de forma complementaria.
- Compromiso de puesta en marcha del servicio al poco de obtener la concesión.
- Las líneas circularían durante 18 horas, y en algunos casos más.
- Disposición a colaborar para mitigar el problema social del cierre de la Compañía del Tranvía.

Y el 16 de mayo de 1968, Vitrasa se convierte en la adjudicataria del transporte urbano de Vigo[24]. Fue aprobado por todos los concejales salvo dos, que votaron por Coviasa, siendo la base de su aprobación las líneas largas que recorren la ciudad de extremo a extremo por el precio de 2,5 pesetas, mientras que con las otras propuestas habría que hacer transbordos y pagar más.

Sin embargo, el proceso no fue todo lo limpio que se debiera, al menos según Coviasa ni según Transportes de Vigo. En el primer caso, Coviasa se quejó de que Faro de Vigo (en aquella época dirigido por Ángel de Lema y Marina) no le concedió el derecho de réplica a una carta al director en la cual se criticaba a esta empresa, reconociendo el propio director que la persona que escribió la carta "no existe", haciendo hincapié de que se beneficiaba a Vitrasa abiertamente. Por otra parte, Transportes de Vigo presentó recurso para impugnar la apertura de plicas, que acabó desestimado. De hecho, fue sorprendente para muchos que Vitrasa ya tuviera un autobús totalmente nuevo listo para ser utilizado y había encargado a Castro Caride (actual Carsa) el carrozado de decenas de vehículos antes de obtener la concesión, lo que disparó las sospechas sobre la acusación de que la concesión ya estaría otorgada de antemano.

Faro de Vigo se defendió de la acusación de favorecer a Vitrasa, publicando una página entera, explicando que se han dejado a las empresas candidatas explicar sus propuestas (de hecho, podemos conocerlas gracias a que se publicaron en el Faro, y por tanto, las publicamos en este trabajo) y publica la lista de alegaciones que presentó Tranvías, donde se citan distintas imprecisiones en las bases. De hecho, más tarde, en agosto de 1968, el hecho de que Vitrasa presentara dos plicas y fuera una de las razones por la que se le adjudicó el servicio trajo polémica.

En esa página se cita el vehículo que se presentó se exhibió en la II Feria Agraria de Vilagarcía por parte de la carrocera, Castro Caride, tres días después de licitarse la concesión, algo que niega la carrocera, que afirma que ese vehículo es un prototipo que iba por diversos actos, teniendo otro prototipo que se puso en funcionamiento en Vilagarcía de Arousa, por parte de la empresa Pereira. Lo cierto es que el prototipo se vendió como "uno de los autobuses que iba a circular por Vigo" lo que hizo que se interpretara que <u>ese</u> autobús iba a ir a Vigo y no que un autobús <u>como ese</u> iba a venir a Vigo.[25][26]

24 Adjudicado a "Vitrasa" el servicio de transportes urbanos. (17 de mayo de 1968). Faro de Vigo, p.7
25 Carta al director. Autobuses para Vigo. Castro Caride, Unión Carrocera. Firmado: José Castro Suárez. Director gerente. (21 de julio de 1968). Faro de Vigo. p.7
26 Autobuses para Vigo. (23 de julio de 1968). Faro de Vigo. p.5

La pérdida de la concesión agravó la crisis que sufría Tranvías[27], dado que los tranvías ya estaban sentenciados y no tenían posibilidad de seguir con la concesión, y tras la adjudicación del transporte urbano a Vitrasa, el futuro de sus 600 trabajadores estaba en el aire, especialmente el de los más próximos a la edad de jubilación y que iban a tener grandes dificultades para aprender a conducir autobuses, vehículos muy distintos a los tranvías que habían manejado toda su vida.

Mientras el servicio de Vitrasa crecía, el de Tranvías menguaba, primero, por la reducción de servicios según se iban inaugurando líneas de autobús, que retiraba clientes a los tranvías, y segundo, por la reducción de personal, dado que muchos tranviarios acabaron recalando en Vitrasa. Antonio Rodríguez Blanco, párroco de Freixeiro en aquella época, se pronunció al respecto, pidiendo en una carta al director del Faro de Vigo que los trabajadores de Tranvías pasaran a ejercer en Vitrasa, sin jubilar a nadie, excepto a quien lo pidiera.[28]



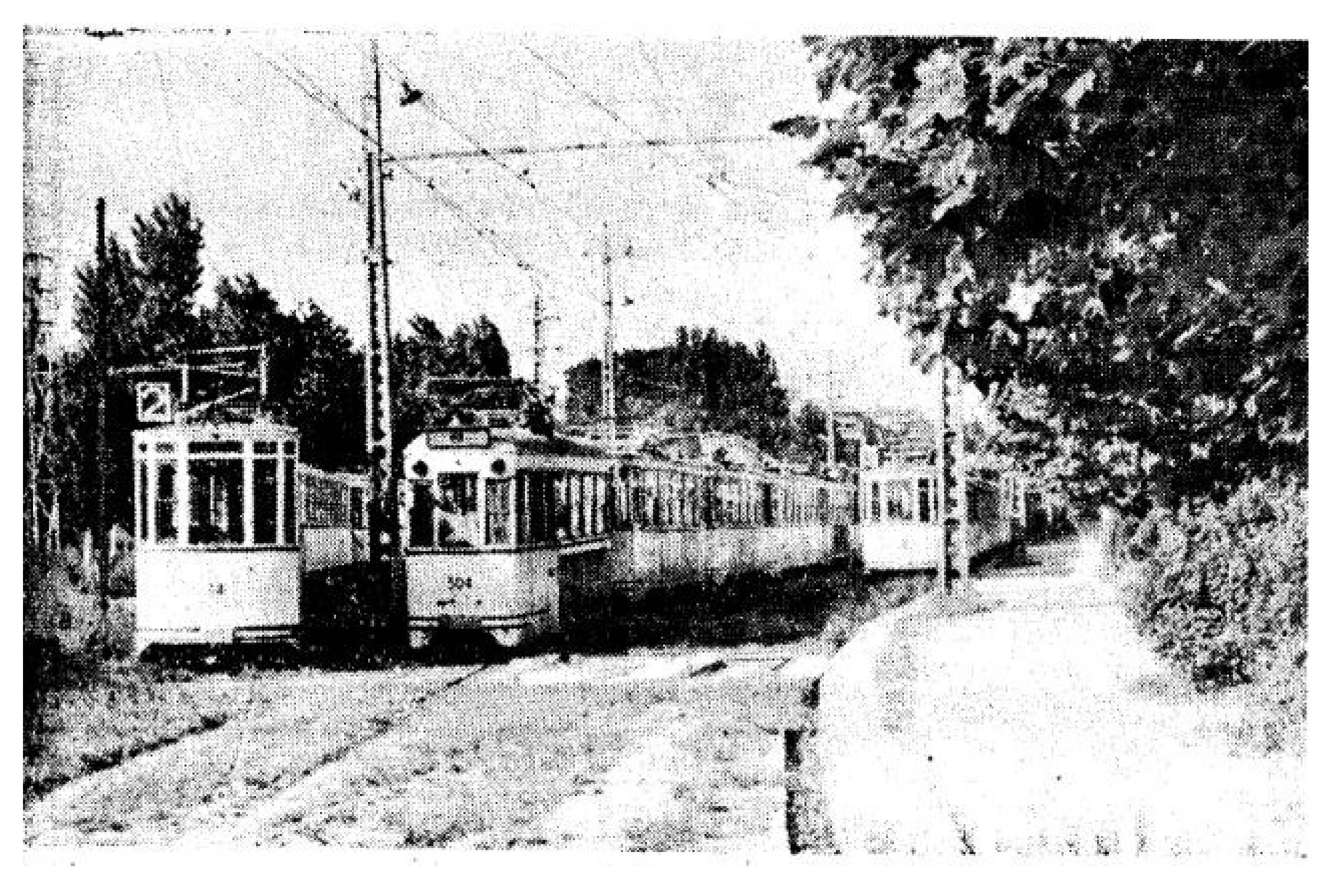
Como había que derribar las cocheras de As Travesas era necesario desplazar los tranvías a los terrenos de A Bouza. Imagen: Faro de Vigo, 13 de mayo de 1969. p.12

Respecto a eso se hicieron reuniones con el ayuntamiento y con Vitrasa, para evitar en todo lo posible el drama que supondría el despido de los tranviarios tras 50 años de servicio. Ya existieron conversaciones previas entre Vitrasa y Tranvías, pero el hecho de que el director de Tranvías expresara en unas declaraciones en el Faro de Vigo que mantenía “conversaciones informales” con Vitrasa[29], motivó que el presidente del Consejo de Administración de Vitrasa, Juan Gonzalo Álvarez Arrojo, escribiera una carta al director donde dijo que no iba a reunirse hasta que tenga propuestas concretas y quisiera hacer una reunión formal. Lo más curioso del asunto es que es que mientras el señor Álvarez Arrojo descargaba su enfado por esas declaraciones, Antonio Varcarce, el presidente de Tranvías Eléctricos de Vigo, escribía una carta para aclarar que lo de “conversaciones informales” quería decir que se desarrollaban en tono de cordialidad pero no habían cristalizado en ningún acuerdo concreto.[30] Y lo que era más divertido, justo ese día, un Vitrasa y un tranvía colisionaban, incluyendo reparto posterior de puñetazos entre ambos conductores en lo que pareció una metáfora de lo sucedido entre ambas empresas ese día.[31]

27 El consejo de trabajadores se responsabiliza de las declaraciones que motivaron la quiebra. (12 de julio de 1968). Faro de Vigo. p.8.
28 Carta al director. Un ruego a “Vitrasa” y a Tranvías. Antonio Rodríguez Blanco. (17 de octubre de 1968). Faro de Vigo. p.8
29 Parece inminente la desaparición de los tranvías. (25 de septiembre de 1968). Faro de Vigo. p.6
30 Una carta de “Vitrasa” y una llamada de Tranvías. (26 de septiembre de 1968). Faro de Vigo. p.8
31 Frente a frente. (26 de septiembre de 1968). Faro de Vigo. p.8

Otro efecto colateral es la desaparición de la línea de Vigo a Baiona, una línea que además de llevar a los vecinos de Baiona, Nigrán y las parroquias costeras de Vigo al centro, tenía un uso turístico, no eran pocos los turistas que iban a disfrutar del bello paisaje de la Ría de Vigo a través de la línea de tranvías, que a pesar de ello, era deficitaria.

Con la llegada de Vitrasa era solo cuestión de días que desaparecieran los tranvías, y de hecho la Compañía tuvo que salir al paso de un rumor que decía que el 20 de noviembre de 1968 se decidiría sobre la desaparición de los tranvías.



Los tranvías en los terrenos de A Bouza, abandonados a su suerte, en 1969. Imagen: Faro de Vigo, 3 de julio de 1969. p.7

El 10 de diciembre, la Compañía anunció que solamente pagaría los jornales los días que se recaude lo suficiente para pagarlos, dado que con la pérdida de ingresos apenas se recaudaba dinero.[32] El 16 de ese mismo mes[33] se suspende el servicio entre Vigo-A Ramallosa y el de Baiona a Gondomar, dadas las pérdidas que generaban, especialmente desde la implantación del servicio de autobuses a San Miguel de Oia, Coruxo y Samil, que hacía la competencia a la línea. Ese lunes se sustituyeron por autobuses[34], con tres líneas, una de Baiona a Vigo pasando por Ramallosa (24 expediciones), otra de

32 "Tranvías Eléctricos de Vigo" al Ministro de Trabajo. (11 de diciembre de 1968). Faro de Vigo. p.7

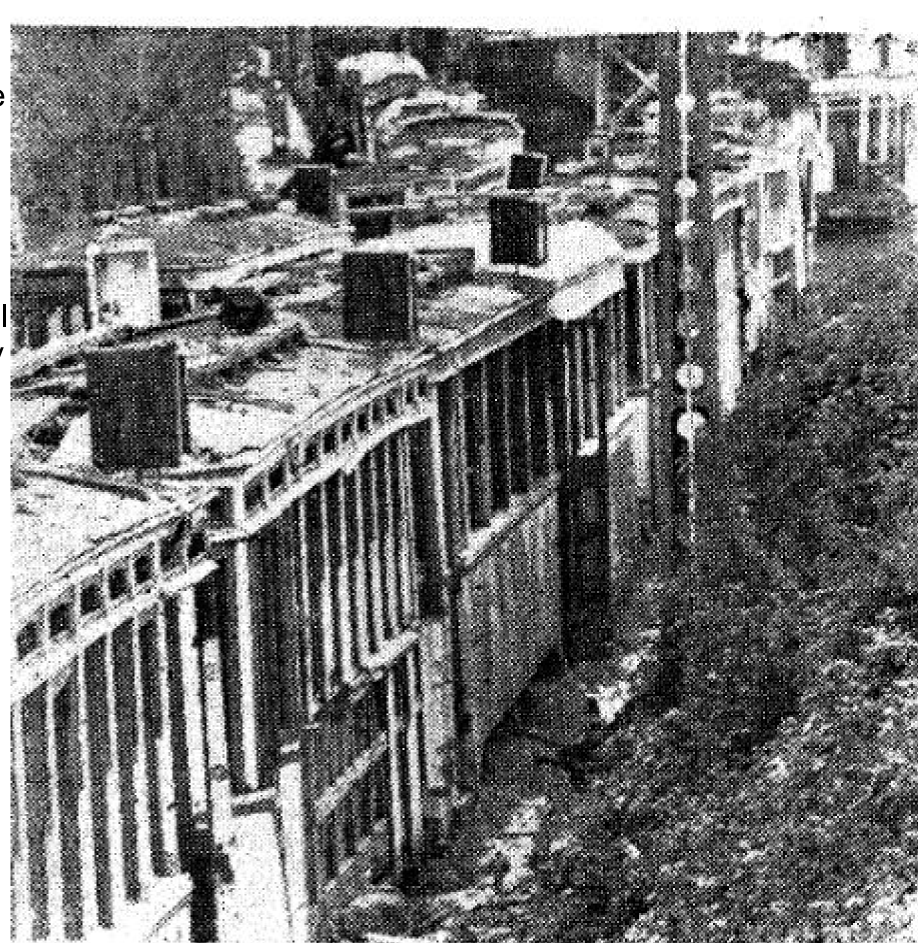
33 Supresión del servicio de ferrocarril Vigo-La Ramallosa y del tranvia de Bayona a Gondomar. (12 de diciembre de 1968). Faro de Vigo. p.10

34 A partir de mañana, lunes, autobuses entre Vigo, La Ramallosa, Bayona y Gondomar. (15 de diciembre de 1968). Faro de Vigo. p.7

Gondomar a Vigo por Playa América y Panxón (7 expediciones), y otras 7 expediciones de Ramallosa a Vigo por Gondomar. Las dos primeras se adjudicaron a Automóviles de Tui S.A. (ATSA) y la tercera a Manuel García Casqueiro (actual Melytour). La línea permaneció en manos de ATSA, hasta el 23 de diciembre de 2020, que pasó a manos de Lugove.[35]

El 21 de diciembre de 1968 la Comisión Sindical dictó resolución sobre el expediente de crisis de Tranvías[36], resolviendo que:

- Si la empresa reanuda la explotación del servicio los actuales empleados tendrían preferencia en la colocación laboral.
- Los trabajadores despedidos cobrarán durante 6 meses el Subsidio de Desempleo, prorrogado discrecional y reglamentariamente mientras no hallen ocupación laboral, además, recibirán un 25% de incremento en el subsidio.
- Los que sean mayores de 59 años se acogerán a la jubilación anticipada.
- Tendrán preferencia para implicarse en los Cursos de Formación o Transformación Profesional que pudieran interesarles y se realicen en esta provincia.
- Se supervisará por parte de la Inspección Provincial de Trabajo toda clase de devengos que tenga que realizar la empresa a todo el personal.


Los tranvías abandonados a su suerte en la vieja estación de la Florida, en 1974. Imagen: Faro de Vigo, 16 de febrero de 1974, p.16

Obviamente, durante el periodo cubierto por el Seguro de Desempleo se aprovechará toda oportunidad de ocupación laboral, por parte del ayuntamiento, de Vitrasa y de todas las empresas de la ciudad y de la provincia. Además, en febrero de 1970, 48 trabajadores se acogieron a la jubilación anticipada[37]. Pero al acabarse el subsidio, unos 300 trabajadores seguían acogidos a él, lo que hizo

35 Lugove "aterriza" en el Val Miñor tras medio siglo de ATSA, (24 de diciembre de 2020). Atlántico Diario. https://www.atlantico.net/articulo/val-minor/lugove-aterriza-minor-medio-siglo-atsa/20201224005732812532.html
36 Agotadas las posibilidades de solución de la crisis de "Tranvías Eléctricos de Vigo C.A.". (27 de diciembre de 1968). Faro de Vigo. p.12
37 A 48 trabajadores de Tranvías les llega la jubilación anticipada. (14 de febrero de 1970). Faro de Vigo. p.12

que se pidiera al Ministerio una prórroga especial del subsidio. Cerca de 200 asistieron a cursos de formación profesional en el colegio Virgen del Rocío.[38]

El 31 de diciembre de 1968 fue el último servicio de los tranvías vigueses[39], desde el 1 de enero de 1969, el servicio de transporte de viajeros por la ciudad de Vigo se realizaría exclusivamente por autobuses de Vitrasa. Y como suele pasar, a los pocos días sin tranvías, existió quien, después de despotricar contra ellos, empezó a añorarlos, como pasa muchas veces, que solo valoramos lo que tenemos cuando nos falta.[40]

El 12 de mayo de 1969[41] los tranvías fueron trasladados de las antiguas cocheras de As Travesas hacia A Florida, para proceder al derribo de las cocheras, iniciado al día siguiente, dado que la apertura de la actual Avenida de Castelao apremiaba. Ese día el Ministro de la Vivienda, Martínez Sánchez-Arjona, estuvo presente en Vigo para presenciar la construcción del polígono de Coia.

Pero Tranvías Eléctricos de Vigo no se iba a quedar impasible[42], el mismo día del derribo presentó un escrito al ayuntamiento, pidiendo 11 millones de pesetas por la pérdida de beneficios, otros 10,9 millones por la pérdida de recaudación desde que se pusieron en marcha los autobuses, 27 millones de indemnizaciones al personal, 0,8 millones por gastos de créditos bancarios y 2 millones por gastos de liquidación de las sociedades, en total, 52 millones de pesetas, que en aquella época era una cantidad astronómica. Todo por la actuación del ayuntamiento con los transportes urbanos que ocasionó la ruina de las sociedades, tanto Tranvías Eléctricos de Vigo y Transportes de Vigo S.A. con el cese de la explotación y el expediente de crisis laboral. El escrito fue desestimado. Pero el 14 de noviembre de 1974 se presentó recurso ante el Tribunal Supremo[43]. Los tranvías quedaron abandonados durante años en la vieja estación de la Florida, el 30 de marzo de 1970 dos tranvías fueron incendiados, quedando uno de ellos destruido[44]. No sería el primero. Poco a poco, con el paso de los años, les fueron robando las piezas, se reprodujeron los incendios, temporalmente se instalaron familias de gitanos entre sus restos, y lo que es peor, ciertos exhibicionistas sexuales carentes de escrúpulos se escondían allí e intentaban aprovecharse de las mujeres que tenían que pasar por la zona[45]. Al principio estos restos estaban vigilados, pero cuando al ayuntamiento le dejaron de importar, quedaron totalmente abandonados a su suerte.

Las vías del tranvía pronto quedaron abandonadas, e inmediatamente, se planteó la idea de construir una carretera por las viejas vías del tranvía de Vigo a Baiona. El hilo del cobre quedó abandonado y sufrió robos en los años sucesivos[46]. Los postes que sostenían las catenarias fueron retirados años después, eso cuando no se caían directamente por la falta de mantenimiento. Los terrenos ubicados en la Avenida de la

---

38 Curso de formación profesional en el Colegio Virgen del Rocío. (17 de noviembre de 1970). Faro de Vigo. p.16

39 El tranvía entró en vía muerta. (1 de enero de 1969). Faro de Vigo. p.7

40 Con halago y con rigor. Un tranvía llamado nostalgia. El criticón. (2 de enero de 1969). Faro de Vigo. p.7

41 Ayer comenzó la demolición de las cocheras de los tranvías. (14 de mayo de 1969). Faro de Vigo. p.9

42 Piden una indemnización de 52 millones de pesetas. (14 de mayo de 1969). Faro de Vigo. p.9

43 Presentados por “Tranvías Eléctricos” y transportes de Vigo. (15 de noviembre de 1974). Faro de Vigo. p.14

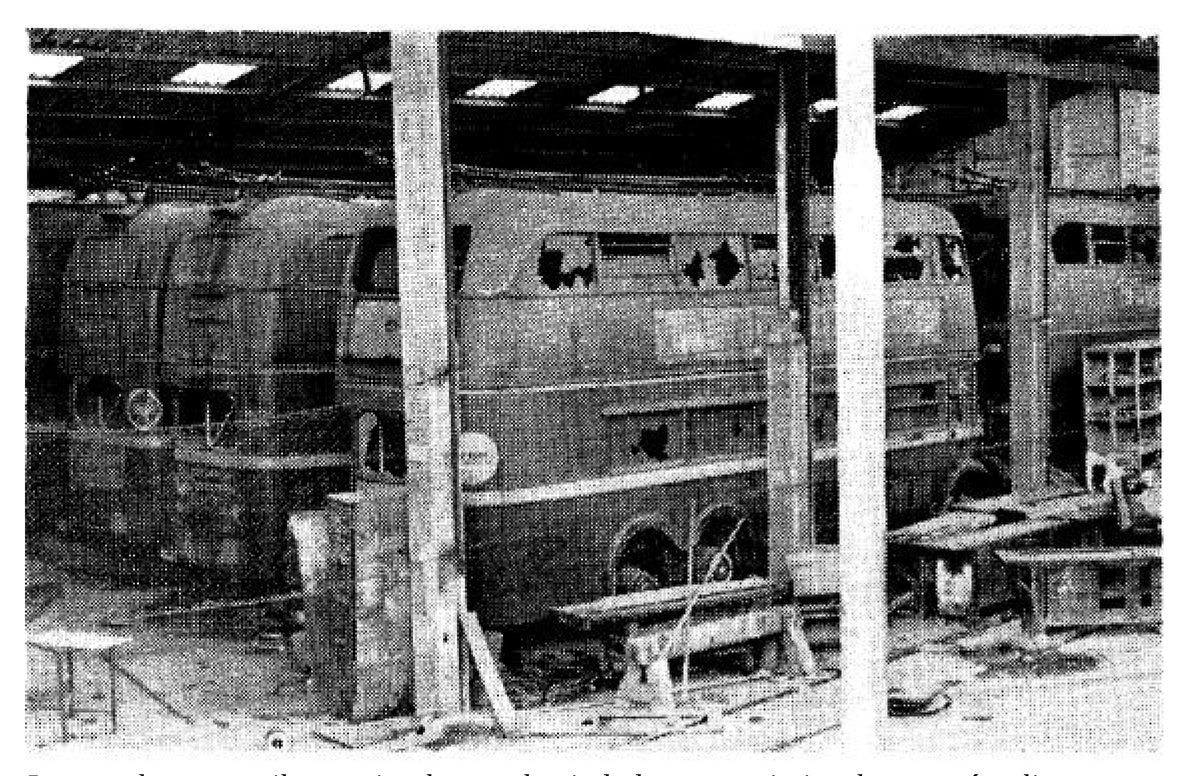
44 Motorista muerto al chocar en Valladares con un automóvil. (31 de marzo de 1970). Faro de Vigo. p.10

45 Más de cincuenta casos de exhibicionismo sexual en San Antonio de la Florida. (9 de agosto de 1975). Faro de Vigo. p.14

46 Descubierto un robo de 600 metros de hilo de cobre de Tranvías (12 de febrero de 1970). Faro de Vigo. p.5

Florida, entre las calles Tranviarios y Manolo Martínez fueron subastados el 27 de octubre de 1970[47], y edificados poco después. El 18 de octubre de 1971 se procedieron a subastar los terrenos de A Bouza[48]. Y el 19 de mayo de 1972[49] se retiraron las vías del tranvía de Chapela. También, a instancias de los empleados, el 24 de marzo de 1973 se procedió a subastar decenas de fincas propiedad de la Compañía, y el 20 de febrero de 1974 se subastaron los terrenos de las cocheras de Traviesas y Chapela[50], valoradas en 13.225.000 pesetas. Las cocheras de Traviesas fueron adjudicadas en dos lotes a Juan Arbones Alonso, por 2.075.000 pesetas (una parcela de 120 metros cuadrados) y la otra parcela, de 506 metros cuadrados, por 7.550.000 pesetas. Las de Chapela fueron adquiridas por Calixto Escariz Vázquez, por 3.600.000 pesetas.

Los autobuses que iban a ser utilizados por la Compañía para sustituir los tranvías, unos 20 autobuses, fueron embarcados el 7 de marzo de 1972 con destino al Congo, siendo enviados sin utilizar después de varios años abandonados.[51]



Los autobuses que iban a circular por la ciudad para sustituir a los tranvías, listos a buscar una nueva vida en el Congo. Imagen: Faro de Vigo, 26 de febrero de 1972. p.14

Respecto a las vías del tranvía de Vigo a Baiona, en 1972 ya se comenzó a hablarse de su aprovechamiento para construir una carretera[52]. En 1979 este proyecto comenzaba a

---

47 Excelentísimo Ayuntamiento de Vigo (Agencia ejecutiva). Aviso (23 de octubre de 1970). Faro de Vigo. p.9

48 Chapela, incorporada a la red automática provincial. (16 de octubre de 1971). Faro de Vigo. p.11

49 Por fin, adios a los raíles (20 de mayo de 1972). Faro de Vigo. p.10

50 Subasta de las antiguas cocheras de Tranvías. (21 de febrero de 1974). Faro de Vigo. p.11

51 Los autobuses de Tranvías Eléctricos de Vigo, serán embarcados con destino al Congo. (26 de febrero de 1972). Faro de Vigo p.14

52 Necesidad de una nueva comunicación Vigo-Bayona, alejada de los núcleos urbanos. (9 de septiembre de 1972). Faro de Vigo. p.10

hacerse realidad.[53] Se hablaba de la construcción de una autovía hasta Baiona por ese trazado, invirtiéndose 1.500 millones de pesetas y se pretendía que estuviera lista en el Mundial 82.[54] La oposición a esta carretera fue importante[55], especialmente en las parroquias que atravesaba, dado que se preveía como una autovía o vía rápida sin acceso a las fincas colindantes, es decir, no prestaría un servicio efectivo a los vecinos de dichas parroquias, ese aspecto se eliminó más tarde y se dejó de hablar de una autovía propiamente dicha, se hablaba de una carretera que sería una vía urbana. Finalmente en 1982 comenzó la adjudicación de las obras y las vías se expropiaron a Tranvías Eléctricas de Vigo por unos 1.000 millones de pesetas.[56] El 22 de junio de 1983 se iniciaron las obras[57], que fueron inauguradas en 1984.

Otra carretera pedida por los vecinos era la que ocupaban las vías del tranvía entre Cabral y Peinador. De hecho, en los años 70, los vecinos echaron tierra en las vías del tranvía hasta el puente de Figueiras e instalaron el alcantarillado. En 1982 los vecinos pidieron que el ayuntamiento asfaltara ese tramo.[58] En 1987 las vías estaban totalmente abandonadas y en algunos tramos ocupadas ilegalmente por vecinos cuyas fincas lindaban con las vías, aprovechando esta circunstancia para ampliar su jardín particular[59]. Y eso era lo que hacía urgente la construcción de la carretera, puesto que los terrenos de las vías eran de la administración, conseguidos mediante la expropiación a sus antiguos dueños, y dado que llevaban 20 años sin uso, podían ser expoliados por los ocupantes, y la administración perder sus derechos sobre los mismos. En 1988 se decidió construir una carretera por el trazado de dichas vías.[60]

Los terrenos de A Bouza quedaron abandonados durante años, y los vecinos del recién nacido polígono de Coia reclamaron los terrenos donde se situaban los tranvías abandonados para crear un parque.[61] En los años 80 se creó el movimiento *A Bouza é Nosa*, con ese fin. Si bien, Tranvías amenazó con ejercer acciones legales contra este movimiento y contra cualquiera que reclamara la titularidad de los terrenos, la asociación pedía la expropiación de los terrenos para la construcción del parque.[62] El 30 de julio de 1987[63] el juzgado aprueba la construcción de 280 viviendas en los terrenos y la creación de una zona verde, que era más de lo conveniado por parte del ayuntamiento para la venta de los terrenos. Por lo tanto, el parque que tanto pedían los vecinos sería una realidad, pero por parte de Tranvías, no por el ayuntamiento, y si éste quisiera adquirir los terrenos tendría que pagar 400 millones de pesetas a la compañía[64]. Finalmente se adquirieron por 164 millones de pesetas[65]. En 1990 se procedió a construir el parque,

53 Para la unión con Vigo lo ideal es la vía del tranvía (2 de diciembre de 1979). Faro de Vigo. p.24
54 La carretera por el antiguo trazado del tranvía, solución tangible. (27 de diciembre de 1979). Faro de Vigo. p.20
55 Autovía Vigo-Bayona (23 de agosto de 1980). Faro de Vigo. p.15
56 Hay que pagarle también los terrenos a “Tranvías Eléctricos de Vigo”. (7 de marzo de 1982). Faro de Vigo. p.16
57 Iniciadas las obras de la carretera por la vía del tranvía Vigo-La Ramallosa. (23 de junio de 1983). Faro de Vigo. p.14
58 Cabral: un barrio sumido en el abandono (1). (8 de junio de 1982). Faro de Vigo. p.24
59 Vecinos de Cabral quieren carretera a Peinador por la via del tranvía. (29 de agosto de 1987). Faro de Vigo. p.3
60 El Concello quiere hacer una nueva carretera a Cotogrande. (25 de agosto de 1988). Faro de Vigo. p.7
61 Lastimoso abadono del Parque da Bouza. (29 de septiembre de 1972). Faro de Vigo. p.9
62 Los vecinos responden a la compañía de Tranvías. (12 de junio de 1983). Faro de Vigo. p.18
63 El Supremo a favor de “Tranvías” en La Bouza (30 de julio de 1987). Faro de Vigo. p.3
64 Tranvías exige el cumplimiento de la sentencia del Supremo sobre “La Bouza”, o 400 millones. (18 de septiembre de 1987). p.3

desaparecieron los restos de los tranvías y el poblado gitano existente allí fue desalojado.[66] El 10 de mayo de 1992 el Parque da Bouza fue inaugurado.[67][68]

Por otra parte, las cocheras de A Ramallosa y Panxón fueron compradas por el ayuntamiento de Nigrán en el año 1990. Dichos edificios estaban abandonados desde 1968 y se encontraban en mal estado. El ayuntamiento de Nigrán quería convertir la estación de A Ramallosa en una residencia de la tercera edad.[69]

En cuanto al apeadero de Prado (Priegue), fue adquirido por un vecino en el año 1991, y dos años después, el ayuntamiento quiso expropiarlo, con acusaciones del ayuntamiento al particular por haber invadido terreno público, debido a que estaban catalogados como zona verde.[70] No hemos encontrado los restos de dicho apeadero, y ni siquiera conocemos como acabó esta historia.[71]

1.3 ¿Qué queda hoy de los tranvías?

Hoy en día, hay varios restos de los tranvías, que detallaremos a continuación:

- Nombres de calles:[72]
En Vigo, la carretera que se construyó por el trazado del tranvía de Peinador, entre Ramón Nieto y el aeropuerto, se conoce como **Avenida do Tranvía** desde 1993. Además, existe una calle denominada como **Rúa dos Tranviarios**, al lado de la antigua cochera de los tranvías, en la zona de As Travesas, entre la Avenida de Castrelos y la Avenida da Florida, cuyo nombre se otorgó en 1969, como homenaje a los tranviarios. La carretera construida por el trazado de las vías del tranvía a Baiona se conoce como **Avenida de Ricardo Mella,** dedicada a uno de los promotores de los tranvías, aunque se conoce popularmente como *autovía* precisamente por ir por donde antaño iba el tranvía. Otro de los promotores, Martín Echegaray, tiene una amplia calle entre la Avenida de Castelao y la Avenida da Florida.

---

65 El Concello compra A Bouza por 164 millones a la Compañía de Tranvías. (13 de noviembre de 1988). Faro de Vigo. p.9

66 La policía municipal desalojó y derribó poblado gitano de la finca de A Bouza. (19 de junio de 1990). Faro de Vigo. p.9

67 Con más de un año de retraso, los vecinos de Coia disponen del parque de A Bouza. (11 de mayo de 1992). Faro de Vigo. p.8

68 Según afirma Iván Sestay en su libro sobre la toponimia de Coia, los terrenos donde se ubica el parque conocido oficialmente como **Parque da Bouza** en realidad se conocen como **A Cerca,** y según afirma Anxo Rodríguez Lemos en su libro sobre la toponimia de Comesaña, la parte más cercana a la Rúa do Padre Seixas se conoce como **A Leira Longa.** La Rúa do Padre Seixas marca la división entre las parroquias de Comesaña y Coia, y la zona conocida como **A Bouza** se encuentra más allá de dicha calle, donde se encuentra el edificio de las viviendas sociales de la Xunta. Pero como Tranvías Eléctricos poseía ambos terrenos, ésto hizo que ambos terrenos fueran conocidos como **A Bouza.** Aún hoy hay quién se acuerda del antiguo topónimo e incluso hay quien lo usa para referirse al parque.
RODRÍGUEZ LEMOS, A. (2018). Toponimia do Val de Fragoso. 5. Comesaña. Universidade de Vigo.
SESTAY MARTÍNEZ, I. (2008) Toponimia do Val do Fragoso. 1. Coia. Universidade de Vigo.

69 Las antiguas cocheras de La Ramallosa y Panxón ya son propiedades del Concello. (26 de julio de 1990). Faro de Vigo. p.18

70 El apeadero de Priegue reabre la polémica en torno a la titularidad de los terrenos. (21 de febrero de 1993). Faro de Vigo. p.26

71 Polémica en Nigrán en torno a unos terrenos propiedad de ‘Tranvías’. (11 de febrero de 1993). Faro de Vigo. p.23

72 Callejero INE. http://www.ine.es/ss/Satellite?L=es_ES&c=Page&cid=1254735624326&p=1254735624326&pagename=ProductosYServicios%2FPYSLayout

En Gondomar, una pequeña calle del centro se conoce como **Quenlla do Tranvía,** donde empezaba el trazado del tranvía de Gondomar a Ramallosa. Existieron planes de denominar la carretera que discurre por su trazado como Avenida do Tranvía (en el centro urbano se conoce como Avenida de Elduayen)[73]

En Mos la carretera que desde Peinador lleva a Tameiga, utilizando el trazado del tranvía de Porriño se denomina como **Estrada da Vía.** También, en Sanguiñeda, entre la Avenida de Sanguiñeda y la Estrada de Porriño a Redondela (N-550) hay un camino que se conoce como **Camiño do Tranvía**, dado que pasaba por esta zona.

En Nigrán, la carretera que utilizaba el trazado de las vías del tranvía se conoce como **Estrada Pola Vía**, haciendo referencia a que va por las vías del tranvía.

En Porriño, una calle del centro urbano se conoce como **Rúa do Tranvía**, dedicada al tranvía de Porriño a Vigo.

Edificios:

Actualmente se conservan las estaciones de Coruxo, Canido, Panxón y San Pedro da Ramallosa, al borde de la Avenida de Ricardo Mella.

La estación de Coruxo está rehabilitada y actualmente es la asociación de vecinos de Coruxo, con múltiples servicios y siendo utilizada con normalidad. En cambio, la de Canido está en ruinas y vallada desde hace algunos años, tantos como los que se anunció que iba a ser derribada para levantar una urbanización. La crisis inmobiliaria parece que al final va a respetar este edificio...por ahora. Y si no lo derriban al final se caerá solo si no se restaura. La estación de Panxón se destina actualmente a centro de información de la mujer y la de San Pedro a centro de mayores, en ambos casos se tratan de dependencias municipales del ayuntamiento de Nigrán.

Las vías:

Bajo el asfalto de algunas calles de Vigo se conservan los viejos raíles, olvidados y que están ocultos al gran público. No obstante, algunas obras, como las de humanización de Urzáiz (en 2009 y 2013) o Sanjurjo Badía, en el año 2009, sacaron a luz durante unos días este recuerdo de los viejos tranvías, que sigue sepultado bajo una capa de asfalto hasta vete tú a saber cuándo.

Tranvías Eléctricos de Vigo S.A.[74]

La propia empresa que explotó el servicio tranviario de la época aún existe, bien es cierto que en nada se parece a aquella empresa que puso en marcha los tranvías hace más de 100 años.

---

73 Faro de Vigo. Lío en el callejero de Gondomar. (29 de junio de 2011) https://www.farodevigo.es/comarcas/2011/06/29/lio-callejero-gondomar/558699.html

74 La página web de la empresa https://eloymartranvias.es/

Su sede está en el Edificio El Moderno, en el número 1 de la calle Policarpo Sanz, y se dedica a servicios financieros. Y junto a la empresa Eloymar, forma una UTE conocida como Eloymar Tranvías, la cuál explota cinco aparcamientos públicos en la ciudad, los de Urzáiz, Plaza de la Independencia, Areal, Pintor Colmeiro y Policarpo Sanz. Dicha empresa está en el número 4 de la calle Manuel Núñez. Es decir, como se ve, la compañía aún vive y sigue funcionando al servicio de los ciudadanos.

Para el lector interesado sobre la historia de los tranvías vigueses, se recomienda encarecidamente la lectura del trabajo de María Álvarez-Blázquez "O Tranvía en Vigo", publicado por el Instituto de Estudios Miñoranos y disponible en Internet de forma gratuita.



En el año 2013 unas obras en Urzáiz sacaron a la luz las vías del tranvía que llevaban décadas sepultadas bajo el asfalto

2 – El día a día del servicio

2.1 - ¿Cómo empezó todo?

Esa es la pregunta que muchos nos hacemos a veces, y para la cuál no hay respuesta. ¿Dios? ¿El Big-bang? Pero en Vitrasa eso no sucede.

Viguesa de Transportes Sociedad Anónima (Vitrasa) fue creada en 1968 por Juan Gonzalo Álvarez Arrojo, nacido en Noreña (Asturias) en 1932, fue Presidente Nacional de Autobuses y Microbuses, fue parte del Sindicato Nacional de Transporte y fue director general de Transportes Unidos de Gijón S.A., la concesionaria del transporte urbano de aquella ciudad. Es decir, el fundador de Vitrasa era asturiano y la compañía se fundó para obtener la concesión del transporte urbano de Vigo, tras conocer su director el problema del transporte en Vigo.

El servicio va a comenzar, hecho que obliga a preparar a los vigueses para la novedad, por eso, Vitrasa contrató con Faro de Vigo la publicación de unas normas de uso para que los vigueses se fueran enterando. El cartel rezaba:

1 – La entrada a los autobuses se realizará por la puerta delantera, para ello los viajeros deberán situarse en las paradas en sentido inverso a la dirección del vehículo que vaya a utilizar.

2 – La salida se realizará por las puertas central y posterior, agradeciendo a los usuarios de los servicios cortos se sitúen cerca de esas puertas.

3 – Para mayor comodidad de los viajeros y para evitar aglomeraciones se advierte a los usuarios de trayectos cortos, no utilicen los autobuses de líneas largas.

4 – El cobro de billetes se realizará en los vehículos por los conductores, rogando a los viajeros vayan provistos de cambio.

5 – El primer día de la inauguración de estas líneas será gratuito el viaje.

6 – La dirección de Vitrasa solicita al público la máxima colaboración; le disculpe en las deficiencias que observe en la puesta en marcha y tomará buena nota de toda clase de sugerencias que redunden en beneficio del servicio. Para ello deberán dirigirse a VITRASA, República Argentina, 24, Vigo.[75]

La puesta en marcha del servicio obligó a modificar el bando de circulación de la siguiente manera.

- En el Paseo de Alfonso XII se autoriza a los autobuses a seguir el sentido de los tranvías en dirección a Pi y Margall.
- Prohibición de estacionamiento en Urzáiz, entre la Travesía del Pino (en aquellos años General Mola, daba a donde hoy da la Avenida del Alcalde Gregorio Espino) y la calle Aragón.

75 V.I.T.R.A.S.A. Observaciones a los señores viajeros. (30 de julio de 1968). Faro de Vigo. p.6.

- En Pi y Margall y López Mora se establece estacionamiento alterno quinquenal (en la primera quincena se aparca en un lado y en la otra quincena en el otro)
- Se autoriza a girar a los autobuses desde Colón a Policarpo Sanz a la izquierda.
- Todas las compañías concesionarias de líneas interurbanas que atraviesen el casco urbano tienen prohibido realizar cualquier otra expedición que no esté taxativamente autorizada y tendrán la obligación en un plazo de 10 días para retirar toda la señalización de las paradas que no estén autorizadas.

Nada más empezar el servicio empezaron a llegar las quejas, según las cartas al director podemos ver unas cuantas, las cuales son útiles comentar aquí, para dar una idea de la sociedad de la época (no todas, selecciono las más interesantes o las que no hayan sido atendidas pero que tenían su razón, abundan las sugerencias de líneas que luego se pusieron en marcha):

- Los días de partido, la línea 3 acaba en la Plaza de América, y no lleva a Balaídos, recorrido reservado a los servicios especiales con precio de billete de 5 pesetas y no 2,5 como las líneas tradicionales.[76]

- En Ramón Nieto, a la altura del 213 (en la zona conocida como La Granja, topónimo aún vivo por cierto), se quejan de que la parada allí ubicada se movió de sitio obligando a los vecinos de la zona a caminar mucho más. Esta parada estuvo ubicada casi en el cruce con la actual Rúa do Porbelo.[77]

- Vecinos de San Roque y A Rola pedían que la línea M2 llegara a estas zonas (acababa en la Plaza de Santa Rita), previo asfaltado de los viales dado que los taxistas se negaban a ir por allí debido al peligro que suponía para la integridad de sus vehículos.[78]

- La línea 8 pasó de tener frecuencia de 60 minutos y tener un recorrido por Travesía de Vigo y Pizarro a tener frecuencia de cuatro horas y recorrido por el centro, lo que hizo que algunos protestaran porque se privaba de acceso directo a estas zonas (zonas industriales y centros de residencia) teniendo que cambiar de autobús y pagar 5 pesetas en vez de las 2,5 normales.[79]

- Quejas en los autobuses que iban del centro a Cabral, por lentitud (a veces tardaba más de media hora en llegar a Barreiro en horas punta por la aglomeración de viajeros)[80]

- El hecho de que el conductor hiciera de cobrador hace que muchas veces se pierda tiempo porque los usuarios no siempre tienen el dinero preparado para pagar, además de tener que pasar por los tornos que tenían los autobuses a la entrada, incómodos si se va cargado.[81]

---

76 Carta al director. Autobuses con trayecto incompleto. Socio de Río (12 de septiembre de 1968). Faro de Vigo. p.8
77 Carta al director. Más sobre autobuses. Juan C.Montes. (18 de septiembre de 1968). Faro de Vigo. p.6
78 Carta al director. Microbuses. Una viguesa (25 de febrero de 1970). Faro de Vigo. p.7
79 Carta al director. Una línea de autobuses que hace mucha falta. Edmundo Fernández Estévez. (8 de noviembre de 1968). Faro de Vigo. p.8
80 Carta al directos. Quejas a Vitrasa. Emilio Novoa, Juan Pérez Antonio Santos y Francisco Rodríguez. (5 de enero de 1969). Faro de Vigo. p.9
81 Carta al director. La torpe solución cobrador-conductor. (15 de enero de 1969). Faro de Vigo. p.10

- Muchas veces la puerta de atrás queda tapada de la visión del conductor, lo que a veces hacía que le diera al botón de cerrar la puerta con alguna persona bajando. En esa época no existía el sistema de seguridad que tienen las puertas hoy en día, que hace que se vuelva a abrir si detecta que hay algo obstruyendo el recorrido. Si se le da al botón se cierra, y si había alguien, pillado se queda hasta que el conductor vuelva a darle al botón de abrir.

- La parada del Hospital Militar (López Mora, donde hoy está la Comisaría de Policía) está bastante lejos, cuando el tranvía paraba delante.[82]

- Los vecinos de Coruxo no tienen acceso directo al centro y tienen que hacer transbordo. Y además piden ampliar la línea 1 a Canido, que no hay mucha distancia y los vecinos que trabajan en Balaídos tienen que hacer transbordo.[83]

- El servicio acaba demasiado pronto, dado que hay profesiones que requieren entrar y salir de madrugada y los tranvías circulaban a esas horas.[84]

- El bus no sube a Castrelos, prestando servicio a esa zona autobuses "pirata", es decir, no autorizados, aunque llevaban a dos guardias por los cuales el propietario del vehículo tenía que esperar y para colmo viajan sentados sin ceder el asiento a las señoras que viajan de pie… ¡qué desconsiderados![85]

- Se piden planos e información de las líneas, que no existían, y bono-buses, de esos de taco de billetes y cuando el usuario utiliza uno de ellos se arranca una hoja. Por supuesto, con oficina de venta en el centro incorporada. Los bono-buses seguirían siendo una petición sugerente, especialmente porque en la época de los tranvías existían y los usaban estudiantes y trabajadores que tenían que utilizar el servicio todos los días. De hecho, el Consejo de Trabajadores[86] consideraba que esa era una deficiencia del servicio, al igual que la falta de servicio nocturno.[87]

- Falta rotulación lateral, solo había un cartel delante con el número de la línea y el origen/destino, y por detrás, el número de la línea. Además, la ventilación de los vehículos dejaba bastante que desear, especialmente en verano.[88]

- Por Valadares solo hay autobús cada hora, cuando otras parroquias más pequeñas lo tienen cada media. Y no paran en A Barreira (en la zona en la que la Estrada de Valadares se cruza con el Camiño da Marquesa), cuando antes paraban. También desapareció la parada ubicada en la zona de Macal, en la Avenida de Castrelos, que era necesaria.[89]

---

82 Carta al director. Sobre una parada de Vitrasa. (24 de enero de 1969). Faro de Vigo. p.8
83 Carta al director. Los servicios de transporte. (14 de noviembre de 1969). Faro de Vigo. p.8
84 Carta al director. Los "Vitrasa" se "acuestan" muy temprano. David Rodríguez. (12 de febrero de 1969). Faro de Vigo. p.10
85 Carta al director. Los coches "pirata". Teófilo Millán. (12 de febrero de 1969). Faro de Vigo. p.10
86 El consejo de trabajadores no considera completo el servicio de "Vitrasa". (16 de marzo de 1969). Faro de Vigo. p.12
87 Carta al director. Dos sugerencias a "Vitrasa". Luis Suárez. (19 de febrero de 1969). Faro de Vigo. p.8
88 Carta al director. La identificación de los autobuses. Alfonso Fontenla. (5 de julio de 1969). Faro de Vigo. p.8
89 Carta al director. El transporte urbano y Valladares. (22 de mayo de 1969). Faro de Vigo. p.11

- Zamáns pide servicio de autobuses, dado que las líneas acaban en el Alto de la Garrida, dejando a esta parroquia desatendida, y para ir al centro tienen que ir en los "servicios de obreros" y en algunos viajes de la línea de Tui-Vigo, de Automóviles de Tui S.A. (la actual ATSA).[90]

- Los servicios especiales de los conciertos de Castrelos no tenían en cuenta a la Gran Vía.[91]

- Los autobuses que pasan por los centros escolares a determinadas horas van muy llenos.[92]

- Suciedad en los microbuses de la línea M2, donde existía polvo y obligaba a mandar a la tintorería las gabardinas.[93]

Y lo que es peor, la crónica de sucesos empezaba a cebarse con Vitrasa. El 5 de octubre de 1968, el inspector Luis Goberna Villar, mientras hacía un reconocimiento previo a uno de los autobuses, sufrió una caída que ocasionó varias fracturas.[94]

También los conductores de Vitrasa labraron desde el primer día la mala fama que arrastran hoy en día. Multitud de quejas por frenazos y conducción peligrosa e inadecuada[95] se completan con una larga lista de accidentes sucedidos en los primeros meses, uno de ellos, también comentado en el primer capítulo de este libro, sucedido el 25 de agosto con un tranvía… cuando ambos medios estaban en competencia y justo el mismo día en el que sucedió un malentendido entre ambos directores, hecho que fue comentado en la ciudad durante varios días, accidente que incluyó pelea entre ambos conductores, teniendo que ser separados[96]. El accidente ocasionó la suspensión de empleo y sueldo al conductor del autobús, y es que Vitrasa tuvo que contratar apresuradamente a más de 200 conductores, lo que hacía que no todos estuvieran debidamente preparados y casi todos los días sucedieran accidentes. Poco a poco Vitrasa fue despidiendo a los conductores "ineptos" y la siniestralidad se contuvo, y las quejas bajaron.

Pero quejas siempre llegaron, especialmente en zonas como Doctor Corbal, donde los conductores de la línea 10 iban de forma imprudente (teniendo en cuenta que por esa zona hay varias curvas donde hay que ir despacio).[97]

A veces también sufrían el gamberrismo, como el caso[98] de unos chavales que se dedicaron a esparcir unos polvos que provocan el estornudo en una de las líneas de Canido. Al día siguiente lo volvieron a hacer, y el conductor, en Montero Ríos, se desvió

90 Carta al director. Los vecinos de Zamanes y el servicio de autobuses. María del Carmen González Gómez y otros. (18 de marzo de 1970). Faro de Vigo. p.10
91 Carta al director. Servicio especial de transportes (11 de julio de 1970). Faro de Vigo. p.9
92 Carta al director. Los transportes urbanos hacia los centros escolares, saturados. (22 de noviembre de 1972). Faro de Vigo. p.9
93 Carta al director. Ruego a Vitrasa. Manuel Losada López (22 de enero de 1972). Faro de Vigo. p.10
94 Herido al caerse cuando inspeccionaba un autobús (5 de octubre de 1968). Faro de Vigo. p.5
95 Excesivas imprudencias de los autobuses (17 de diciembre de 1968). Faro de Vigo. p.9
96 Frente a frente. (26 de septiembre de 1968). Faro de Vigo. p.8
97 Carta al director. Autobuses ¡prudencia!. (5 de febrero de 1969). Faro de Vigo. p.9
98 Verlas venir. Gamberros en autobús. (7 de febrero de 1969). Faro de Vigo. p.7

de su ruta y se detuvo delante de la comisaría de policía, para someter a los gamberros a comparecencia del inspector de guardia. Y no eran los únicos, también en una ocasión, según el mismo relato, se dedicaron a cantar *cánticos de mal gusto, timbrazos anárquicos y molestos bamboleos sobre los demás viajeros, llegando incluso a pretender agredir al conductor cuando éste llamó la atención a los gamberros.* En esta ocasión hubo otro desvío a comisaría, con huida de alguno de los gamberretes, que, viéndolas venir, huyeron a la carrera. Así se hacían las cosas cuando no había radio para comunicarse con base y los teléfonos móviles ni se imaginaban.

El 10 de enero de 1969, Faro de Vigo[99] publicó un estudio sobre las quejas de los viajeros, y algunas de las quejas son:

- En la línea de Coruxo no se cumplen las frecuencias y tienen que madrugar más que antes
- Los timbres que comunican la intención de un viajero de bajarse no funcionan y hay que recurrir a dar golpes a la carrocería o a voces (hoy en día eso solo se hace cuando un conductor se despista y se pasa una parada solicitada por un viajero, o cuando el viajero se olvida de darle al botón).
- Paradas mal situadas, o desplazadas de las que tenía el tranvía.
- Autobuses de refuerzo que discurren con el letrero de la línea sin tomar viajeros hasta determinada parada, por ejemplo, un refuerzo de la línea 2 que sale de Cabral hasta Llorones sin tomar viajeros. Además, en muchas ocasiones, los autobuses viajan tan llenos que hay que esperar al siguiente...o al siguiente...o al que toque.



Un Vitrasa ejerciendo servicio en los primeros meses, en García Barbón. Imagen: Faro de Vigo, 6 de marzo de 1969. p.8

Ese reportaje desvelaba que la flota de vehículos ascendía a 92 vehículos normales y 10 microbuses. Además, un microbús ha sido adaptado para la formación de nuevos conductores, entre ellos tenían unos 50 ex-tranviarios, que se habían quedado sin empleo tras la desaparición de los tranvías y querían convertirse en conductores de Vitrasa. Además, afirma que controlaban la actividad de cada conductor, y que por incompetencia

99 Justificadas quejas de los usuarios y buenos propósitos de la empresa concesionaria. (10 de enero de 1969). Faro de Vigo. p.8

manifiesta, prescindieron de varios (por eso la crónica de sucesos dejó de cebarse con Vitrasa). Aunque no siempre.

El 6 de junio de 1970 un motorista falleció en el acto al chocar de frente contra un autobús en la Avenida de Castrelos, en la zona de Cataboi.[100]

El 11 de junio de 1970 se produjo la primera reestructuración del Consejo de Administración quedando de la siguiente forma[101]:

- Presidente: Joaquín Arias López
- Vicepresidente: Manuel García Casqueiro
- Consejeros delegados: Juan Gonzalo Álvarez Arrojo, Enrique Somoza Pérez y César García López, este último también secretario.
- Director gerente: Juan Gonzalo Álvarez Arrojo
- Director adjunto: César García López.

La desaparición de los tranvías también llevó a habilitar nuevas zonas de aparcamiento en algunas calles por las que antaño pasaban los tranvías y también a modificar los ciclos de los semáforos, porque muchos estaban adaptados a la lentitud de los tranvías. Además, se modificó la ubicación de algunas paradas, que estaban demasiado cerca de un semáforo. Otro tema era la prohibición de aparcamiento en las paradas de autobús, que en algunas paradas del centro llegaba a 40 metros de prohibición de aparcamiento.



A veces los autobuses sufrían (como ahora) las consecuencias del típico que aparca donde no debe, como en este caso, en la calle Paulino Freire. Imagen: Faro de Vigo, 5 de septiembre de 1971. p.14

Y una consecuencia colateral es un expediente de crisis iniciado por la Empresa Hermanos Martínez, dado que varias de sus líneas, como Vigo-Beade, Vigo-Aeropuerto, Mercado Progreso – Moledo y Vigo-Mos fueron cedidas a Vitrasa.

En los primeros años también fue necesario vigilar el número de viajeros que podían ir de pie, dado que Vitrasa solía llenar los autobuses más de la cuenta.

---

100 Motorista muerto al chocar contra un autobús en Cataboy. (7 de julio de 1970). Faro de Vigo. p.8
101 Reestructuración del Consejo de “Vitrasa”. (13 de julio de 1970). Faro de Vigo. p.9

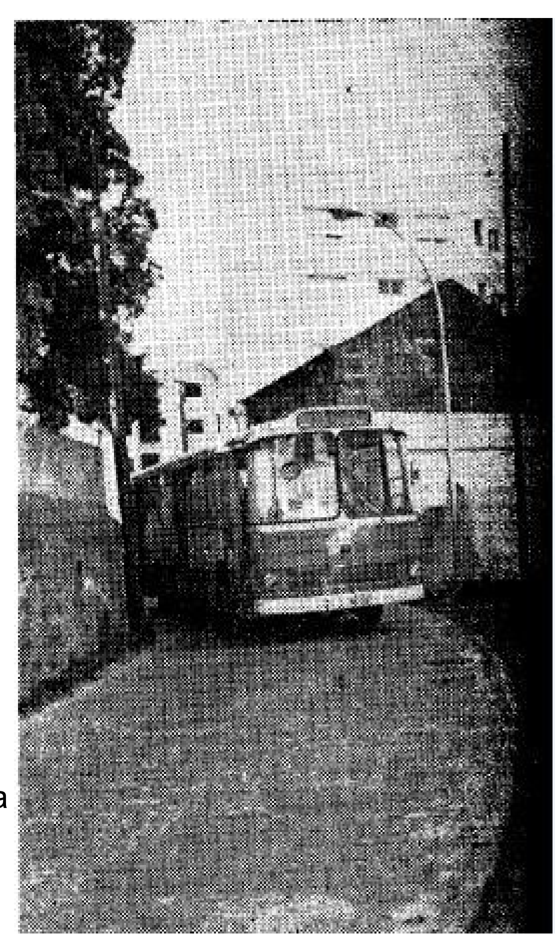
2.2 - Algo huele a podrido…

Como han podido comprobar, la adjudicación del transporte urbano a Vitrasa olía mal.[102] Aparte de las quejas de otras candidaturas descartadas, llamó la atención la prontitud con la que tenían disponibles autobuses, teniéndolos encargados a Castro-Caride desde hacía meses, como si ya dieran por descontado de que la concesión era suya.

En el semanario madrileño El Caso, se publicó el 1 de noviembre de 1969 que se abastecían de combustible, ruedas y diversos repuestos en la gasolinera PS (del señor alcalde Portanet Suárez, es decir, que el alcalde habría ordenado que fueran clientes de su gasolinera a cambio de la concesión) y que la misma se obtuvo mediante irregularidades administrativas[103]. Vitrasa se querelló contra el semanario[104], además de aclarar que sus autobuses repostan en distintas gasolineras de la ciudad, aunque los repuestos los obtienen de empresas de fuera de Vigo. El director del semanario aclaró que lo que quería decir es que la gasolinera del alcalde le vende combustible a Vitrasa, pero no en exclusiva, lo que es lícito.

Pero el asunto empezó a oler mal cuando el 2 de diciembre de 1969[105], la Audiencia Provincial dictó el procesamiento de 11 concejales del ayuntamiento imputados por cohecho, dado que a los tres meses de aprobarse la concesión recibieron regalos de Vitrasa con valor de 25.000 pesetas cada uno (en aquella época era mucho dinero).

Lo cierto es que Faro de Vigo no informó demasiado del asunto hasta que el 19 de mayo de 1972 se produjo el cese de 7 concejales implicados en el asunto al recibir la condena. Otros cuatro también fueron condenados, pero ya no estaban en la corporación. Todos ellos fueron condenados por cohecho, por recibir regalos por parte de la concesionaria. Según reza el diario ABC el 11 de mayo de 1972: *Para la inauguración oficial del servicio, pensó el ayuntamiento en mediados de septiembre y el señor Álvarez Arrojo, consejero delegado de Vitrasa, acordó regalar unos objetos conmemorativos de las efemérides a las señoras de las personalidades asistentes al acto inaugural,*



El autobús de la línea 10 a su paso por Doctor Corbal, en el año 1973. Hoy en día la calle es bastante más ancha que antaño. Imagen: Faro de Vigo, 20 de octubre de 1973. p.16

102 ¿Se han mejorado posteriormente a la empresa autorizada las condiciones de las bases? (18 de julio de 1968). Faro de Vigo, p.6

103 Como “Vitrasa” sale al paso de ciertas falsedades. (6 de noviembre de 1969). Faro de Vigo. p.8

104 “Vitrasa” va a querellarse contra el semanario “El Caso”). (5 de noviembre de 1969). Faro de Vigo. p.12

con cuyo fin adquirió objetos en una joyería por valor de 179.700 pesetas, que en su parte fueron repartidas entre los concejales que integran el primero de los grupos que hemos dado a conocer.

Algunos de los obsequiados opusieron resistencia a recibir los objetos y el señor Álvarez Arrojo los tranquilizó diciéndoles que era una atención general a las señoras de las personalidades asistentes al acto inaugural y que tenía como único objeto conmemorar la inauguración del servicio, dada la importancia que para Vigo significa. Algunos de ellos, como los señores Portela y Laredo, llegaron a consultar con el alcalde, quien les manifestó que en su opinión, el asunto carecía de importancia.

Los 11 concejales fueron condenados a una suspensión de dos años para ejercer cargo público, multa de 5.000 pesetas y obligados a devolver los regalos. En la corporación los condenados fueron: Severino Recondo Estévez (primer teniente de alcalde), José Portela Álvarez (segundo teniente), José González Araujo (quinto teniente), Darío Vila González (séptimo teniente), Juan Manuel Novo Melón (concejal delegado de turismo y playas) y Manuel Mariño Lago (concejal delegado de pompas fúnebres, en aquellos años era un servicio municipalizado). Falta un concejal, desconocemos la razón y su identidad.[106]

La corporación quedó diezmada unos meses, hasta que se nombraron nuevos miembros. Y el asunto ahí se quedó, pero lo cierto es que nunca se ha demostrado que Vitrasa "comprara" la concesión. De hecho, el mismo día que se colocó la primera piedra del edificio de las cocheras, el 8 de abril de 1974, una sentencia del Tribunal Supremo dio validez a la concesión, enterrando para siempre este tema, aunque la sospecha siempre existió.[107] A día de hoy solo se ha demostrado que los concejales admitieron regalos del director de la empresa de forma ilegal con la concesión ya otorgada.

2.3 - Las huelgas de 1972

En septiembre de 1972, Vigo fue un festín de huelgas (ilegales, por supuesto, durante la dictadura los conflictos laborales solo se podían gestionar a través del Sindicato Vertical). Citroen sufrió paros durante dos semanas, y Álvarez también, además de otro centenar de empresas menores. Por su parte, el primer día de la huelga, el 15 de septiembre de 1972, los conductores de Vitrasa hicieron un paro parcial entre las 13 y las 15 horas, a pesar de que los autobuses estaban custodiados por la fuerza pública.[108] Además, en las cabeceras de la periferia, grupos de obreros se acercaron a los autobuses para pedir a los conductores que se unieran a la huelga. Esta fue la primera huelga que hicieron los conductores de Vitrasa, aunque no tenemos noticias de despidos, a pesar de que se ejecutaron centenares de ellos en Citroen y Álvarez.

Por otra parte, el servicio de autobuses durante estas semanas tuvo vigilancia por parte de la fuerza pública, vigilancia que se fue retirando según remitían las huelgas. Por otra

---

105 La Audiencia de Pontevedra ha dictado auto de procesamiento contra once concejales del ayuntamiento de Vigo. (3 de diciembre de 1969). Faro de Vigo. p.10
106 Crisis en la corporación municipal. (20 de junio de 1972). Faro de Vigo. p.9
107 VITRASA supera sus propios compromisos (9 de abril de 1974). Faro de Vigo. p.15
108 Se mantiene el conflicto laboral, al que se adhieren otras tres empresas. (16 de septiembre de 1972). Faro de Vigo. p.10

parte, los disturbios, cortes de tráfico y demás incidencias alteraron el recorrido de algunas líneas, sin que se registraran más problemas.

Pero sí que hicieron huelga meses después. El 2 de abril de 1973, los conductores de Vitrasa realizaron la primera huelga[109], debido a reivindicaciones salariales. Salieron todos a trabajar, pero en lugar de conducir como siempre, lo hicieron mucho más lento que de costumbre, es decir, lo que se conoce como una "huelga de celo". Vitrasa lo solucionó poniendo en circulación todos sus vehículos, e inmediatamente se accedió a negociar, así que la huelga remitió la tarde de ese mismo día. Y parece que obtuvieron lo que querían, porque no se volvió a repetir… hasta diciembre de 1974.

Parece ser que reivindicaciones salariales no satisfechas provocaron que los conductores realizaran una nueva huelga de celo, circulando muy despacio. Pero oficialmente no llegaron quejas al respecto, o al menos no salieron a la luz pública, lo que ocasionó que entre la ciudadanía esta huelga solo fuera un rumor[110]. Pero estas cosas al final se saben, y por supuesto, se confirmó lo evidente, los conductores de Vitrasa pedían un aumento de sueldo[111], la empresa se negó y los conductores, dado que la huelga "normal" en aquella época suponía una suspensión de empleo y sueldo, cuando no un despido, pues hicieron huelga, pero yendo a trabajar. Al igual que muchos trabajadores hoy en día, cuando los tratan mal en la empresa trabajan peor de lo que saben de forma intencionada, los conductores, cuando les pagan poco, trabajan despacio. Aunque parece que, dado que la empresa no podía pagar lo que querían (la crisis del petróleo ya empezaba a notarse) pues las cosas volvieron a la normalidad por sí solas con el paso de los días.[112]

2.4 - La crisis del petróleo empieza a hacerse notar

El 25 de febrero de 1974 se aprobó el primer reglamento de transportes urbanos, teniendo Vitrasa la obligación, aparte de cumplirlo, de llevar un ejemplar en cada vehículo.[113]

Las peticiones seguían llegando, por una parte, los vecinos de San Roque querían que la línea M2 se reforzara, porque en horas punta se llenaba y que se ampliara desde la Plaza de Santa Rita a San Roque y A Rola.[114] También en Canido llegaban peticiones para que la línea 1 llegara hasta allí, dado que acababa en la estación de Coruxo e iba a la capilla del Vao a dar la vuelta.[115]

Lo cierto es que al ayuntamiento llegaban decenas de peticiones, en muchos casos para pedir nuevos servicios y en otros para suprimir algunos que se consideraban innecesarios. Y es que en 1974 había un "vacío de poder" en ese aspecto. Parece ser que el concejal encargado de transportes, Pablo Padín, tuvo sus más y sus menos con el alcalde Antonio Ramilo, dado que el concejal, sugirió que, dado que había que actualizar los precios, había también que actualizar el régimen de sanciones, y el alcalde no estaba muy por la labor, teniendo en cuenta que el inspector de transportes urbanos era otro

109 Pequeña anormalidad en el transporte urbano. (3 de abril de 1973). Faro de Vigo. p.12
110 "Vitrasa": Oficialmente no hay reclamaciones (26 de diciembre de 1974). Faro de Vigo. p.15
111 "Vitrasa" sigue sin acuerdo (28 de diciembre de 1974). Faro de Vigo. p.10
112 "Vitrasa": normalidad en el servicio (29 de diciembre de 1974). Faro de Vigo. p.16
113 Ayuntamiento de Vigo. Anuncio (22 de febrero de 1974). Faro de Vigo. p.10
114 Don Manuel Rodríguez, diez años de alcalde de barrio (15 de agosto de 1974). Faro de Vigo. p.16
115 Canido. Un ruego a Vitrasa (13 de marzo de 1974). Faro de Vigo. p.12

concejal, el señor Bernárdez. Pero la reestructuración y la conversión en definitiva de la red de transportes urbanos se quedó archivada.[116][117]

Otro hecho bastante llamativo es la reducción de asientos de algunos autobuses. En ningún autobús superaba los 30 y en algunos casos no llegaba a los 20. Esto se hacía para aumentar la capacidad de los vehículos, puesto que a ciertas horas se llenaban, hasta el punto de que podían meterse hasta 100 personas dentro de los vehículos.[118]

Y otra cosa de la que nadie se quejaba, y es que en esa época había gente que fumaba en los autobuses. Nada lo prohibía, salvo un cartel en el interior de los vehículos, y el hecho de tener que aguantar el humo del tabaco en un autobús que en muchas ocasiones va hasta arriba de gente era muy molesto, aparte de que hay gente a la que le perturba el humo del tabaco (asmáticos, cardíacos…). También existía un problema en las cabeceras, y es que los autobuses salían cuando les venía en gana, ya sea varios minutos antes o más tarde.[119]

2.5 - Empieza a calentarse el ambiente



Microbús accidentado en Gran Vía en 1975. Imagen: Faro de Vigo, 24 de julio de 1975. p.15

A finales de 1974 los estudiantes comenzaban a revolucionarse. El franquismo ya empezaba a agotarse y diversas organizaciones estudiantiles empezaron a tomar la iniciativa. Y una de las cosas que pedían eran pases para viajar en los autobuses a un precio más barato. No nos olvidemos que los estudiantes como mínimo necesitan viajar dos veces al día en los autobuses, cuando no cuatro veces o más (ya se sabe, o te lleva papá o mamá o te buscas la vida para irte por ahí).

Y los estudiantes no se iban a comportar de forma civilizada, y prueba de ello es lo que sucedió el 20 de noviembre de 1974[120]. Un autobús de la línea 10, mientras estaba estacionado en su cabecera en la Avenida de

116 Sin tarjeta de visita. (8 de noviembre de 1974). Faro de Vigo. p.13
117 Sin tarjeta de visita (3 de octubre de 1974). Faro de Vigo. p.11
118 Carta al director. Incomodidad de los transportes urbanos colectivos. (27 de octubre de 1974). Faro de Vigo. p.15
119 Carta al director. El servicio de transporte urbano. (11 de mayo de 1975). Faro de Vigo. p.12
120 Apredreado un autobús de “Vitrasa”. (21 de noviembre de 1974). Faro de Vigo. p.12

Doña Fermina fue rodeado hacia las dos de la tarde por un numeroso grupo de estudiantes del Instituto de A Guía y lo apedrearon, rompiéndole los cristales y causándole desperfectos varios en la carrocería. Este es el primer ataque contra un autobús de Vitrasa que se conoce.

Fortuito fue un pequeño incendio sucedido el 18 de febrero de 1975, en Ramón Nieto, a la entrada de Cabral.[121] El bus empezó a soltar aceite por el tubo de escape y comenzó a arder. Por suerte, los bomberos intervinieron a tiempo, y solamente se quemó la parte baja del motor y del chasis. Pero lo peor sucedió el 23 de julio de ese mismo año.

Mientras bajaba la Gran Vía, el microbús número 168 perdió los frenos, y acabó contra un árbol del paseo central frente al número 21. Por suerte, gracias a la pericia del conductor, que le dijo a los viajeros que se agarraran, no hubo heridos.[122]

En octubre de 1975 se aprobó un nuevo convenio colectivo para los empleados de Vitrasa, con mejoras en los sueldos base[123], en pagas extraordinarias y en incentivos de producción, y en esta época se implantó una medida hacia los trabajadores de Vitrasa que con el paso de los años se convertiría en costumbre, y es que, el 24 de diciembre de 1975 los autobuses tendrían su último servicio a las 9 de la noche, empezando al día siguiente a las 10 de la mañana. Este acto se repetiría en Nochevieja, solo que la retirada en este último caso se haría a las 22 horas[124]. Esto se hacía para que todos los trabajadores de Vitrasa pudieran celebrar estas fiestas en compañía de su familia.

2.6 - Algo huele a podrido de nuevo

A finales de 1974 se fue cociendo un nuevo escándalo, y es la presunta vulneración del reglamento de transporte en referencia a la subida de tarifas, dado que para 1975 los servicios de transportes iban a subir una peseta.

El artículo 48 decía que solamente se podía proceder al aumento de tarifas por estas causas: mano de obra, amortización de vehículos, beneficio (que nunca rebasará el 15%), combustible, medios auxiliares, cubiertas…[125]

Pero por razones extraordinarias, la corporación municipal, podrá revisar las tarifas, teniendo en cuenta que la nueva tarifa no puede tener una fracción inferior a 50 céntimos (si así fuera se aproximaría por exceso o defecto). Y en 1975 se empezó a correr el rumor de que Vitrasa subiría el precio del billete de autobús a 7 pesetas[126]. Y el rumor se hizo realidad, el 26 de marzo todos los servicios subirían una peseta, es decir, que el billete ordinario pasaría a seis pesetas, o como diría Gómez-Soto en la sección *Sin Tarjeta de Visita*, del Faro de Vigo, por empujar la barra contabilizadora[127]. Aunque parece ser que la subida no pasó por pleno como debía pasar por contrato. Para remediarlo, el pleno se hizo semanas después, y se acabó aprobando.

121 Colisión de vehículos en la calle Aragón: Un herido grave. (19 de febrero de 1975). Faro de Vigo. p.13
122 Un microbús perdió los frenos e invadió el bulevar central de la Gran Vía (24 de julio de 1975). Faro de Vigo. p.15
123 Nuevo convenio colectivo en “Vitrasa”. (16 de octubre de 1975). Faro de Vigo. p.12
124 VITRASA. Aviso al público. (24 de diciembre de 1975). Faro de Vigo. p.26
125 Sin tarjeta de visita. (9 de abril de 1975). Faro de Vigo. p.15
126 Primer “cóctel” político en Vigo. (16 de enero de 1975). Faro de Vigo. p.11
127 Sin tarjeta de visita. (3 de mayo de 1975). Faro de Vigo. p.13

Pero había una acusación que decía que Vitrasa incumplía el reglamento en el número de vehículos en circulación. Tendría que tener al menos 100 autobuses y 20 microbuses y en ningún caso puede estar parado más de un 10% de los vehículos. Y la acusación es que Vitrasa solo disponía de 55 vehículos para el servicio ordinario, incumpliendo el contrato.[128]

El martes 4 de febrero de 1975, el director de Vitrasa, Juan Gonzalo Álvarez Arrojo, se defendió en un largo comunicado donde, con papeles delante (impresos, libros de la empresa...)[129] se dice lo siguiente:

- No es la primera acusación que se hace de este tipo, la Compañía de Tranvías ya presentó denuncia el 27 de abril de 1970 por hechos similares, siendo desestimada.

- La flota de Vitrasa se compone de:
- 46 Pegaso 5062
- 53 Pegaso 5023-1
- 4 Pegaso 6035/A
- 15 microbuses Barreiros
- 5 microbuses Pegaso
- 9 autobuses de la empresa de los Hermanos Martínez de los que se hizo cargo tras la compra de varias concesiones a esta empresa.

Por lo tanto, el parque de vehículos se compone de 112 autobuses y 20 microbuses. Cada día salen a la calle 92 vehículos. Además, sobre la acusación de que la línea 22 tarda media hora, se insiste en que parte del recorrido lo comparte con la línea 2, y teniendo la línea 2 frecuencia de 14 minutos, la línea 22 pasa 7 minutos después que esta línea.

Pero para Vitrasa esta acusación era una broma al lado de la situación económica de la empresa. La subida del precio del petróleo afectó gravemente a la situación económica de de la compañía, hasta el punto de que en 1974 el gasto de mantenimiento subió un 44% respecto a 1973. Para compensarlo, se pedía una subida de tarifas a 7 pesetas, pero el director no se quería pronunciar al respecto. La empresa se mantenía, a diferencia de otras del sector, que sufrían mucho más y quebraban.

Luego existía otra cláusula llevada a los tribunales por Vitrasa, y es que estaba obligada a pagar un canon por ocupación del suelo que consistía en aproximadamente el 1,25% del rendimiento bruto que obtenga. El tribunal económico falló a favor del ayuntamiento, pero el contencioso administrativo a favor de Vitrasa. Finalmente el tribunal supremo falló a favor del ayuntamiento, pero con la condición que solo puede cobrar por la ocupación de terrenos de su jurisdicción, es decir, no puede cobrar la ocupación de las carreteras que discurren por el municipio ni en la zona portuaria.

128 Sin tarjeta de visita. (25 de enero de 1975). Faro de Vigo. p.13
129 Álvarez Arrojo se defiende: “Vitrasa cumple con holgura el reglamento”. (4 de febrero de 1975). Faro de Vigo. p.11

2.7 - Los precios suben, y los estudiantes quieren un bono-bus

El año 1976 arrancó con una subida del precio del billete. Este pasaría a costar 7 pesetas en los autobuses y 11 en los microbuses.[130] Y dado que Franco acababa de morir y empezaba la transición a la democracia, tocaba protestar. Y nada más subir de precio, los estudiantes del instituto de Coia, entre otros, decidieron hacerle boicot al autobús, no subiendo a él. Dicen que unos 1.200 estudiantes secundaron la medida, dado que tienen que desembolsar 28 pesetas diarias, que en esos años eran cuartos. ¿Y qué se pide? Un bono-bus para desembolsar 16 pesetas por los cuatro viajes de rigor. Vitrasa no hizo caso a la petición.[131]

El 21 de enero de 1976 apareció la primera manifestación. A las cuatro y cuarto, estudiantes del instituto de Coia se manifestaron por la Avenida de Castelao con una pancarta que ponía *Pases para el autobús.* La policía la disolvió. Y mientras tanto, un autobús era apedreado, hecho condenado por los estudiantes, diciendo que sus reivindicaciones se deben resolver de forma pacífica.[132] Dos días después, volvieron a manifestarse y esta vez fueron 300 estudiantes, con pancartas y octavillas. No hubo incidentes.[133]

El asunto coleaba, y el 3 de febrero se presentó moción para aprobar las bonificaciones, teniendo en cuenta de que cuando funcionaban los tranvías existían.[134] Se hablaba de crear un billete de ida y vuelta y de una tarjeta especial para estudiantes. Pero no solo no se crearon, sino que el 15 de abril los precios subirían una peseta en autobuses y dos en microbuses, pasando a valer el billete 8 y 13 pesetas respectivamente. Por supuesto, esta subida no hizo otra cosa que calentar más el ambiente.

Además, los conductores se quejaban de las horas extra, que ascendían a unas 15.000 horas mensuales, es decir, que de media, cada conductor hacía 80 horas extra mensuales[135] (teniendo en cuenta que en aquellos años la jornada laboral era de 48 horas semanales, reducidas ese mismo año a 44). Es decir, casi 70 horas semanales hacía un conductor de media.

Ya en 1976 los trabajadores se quejaban del tráfico complicado, y de que sus paradas están ocupadas por toda clase de vehículos excepto los autobuses, es decir, si alguien se piensa que estos problemas son de ahora, que sepa que hace 40 años ya existían[136]. Lo mejor es que los trabajadores les preguntaron a los concejales que abanderaban los bonobuses (Nieto Figueroa – sí, Leri, el que tiene calle en Barreiro – y Padín Sánchez) si la diferencia de precio la pagan ellos o no la paga nadie (que no es poco aclarar este

---

130 Autobuses a examen (2 de enero de 1976). Faro de Vigo. p.15

131 Boicot de los alumnos de Coya al autobús, en tanto no se reduzca el precio. (21 de enero de 1976). Faro de Vigo. p.13

132 En protesta por el problema del precio de los autobuses. (22 de enero de 1976). Faro de Vigo. p.15

133 300 alumnos del Instituto de Coya se manifestaron por la ciudad (24 de enero de 1976). Faro de Vigo. p.14

134 Va a ser presentada una moción sobre bonificaciones en el transporte público (4 de febrero de 1976). Faro de Vigo. p.13

135 Las contratas de “Ascon” vuelven a la normalidad. Los trabajadores de Vitrasa hacen 80 horas semanales. (12 de febrero de 1976). Faro de Vigo. p.14

136 Escrito de los trabajadores de “Vitrasa” a los concejales Nieto Figueroa y Padín Sánchez (28 de agosto de 1976). Faro de Vigo. p.12

asunto). Nieto Figueroa replicó este escrito diciendo que van a evitar que perjudique a los trabajadores, que es de lo que realmente se trata[137].

Vitrasa se negó a crear los bono-buses[138], debido a que existe una norma que exige igualdad de trato a todos los usuarios, además de que tal y como está planteado (es decir, para los trabajadores) excluiría a los funcionarios y amas de casa, y si los incluyen la tarifa completa solo la pagarían los empresarios, directivos y rentistas, que no usan el autobús. Para ello se propone que sean las empresas quienes solucionen ese problema. Además, Vitrasa no tiene la culpa de que los jubilados cobren poco, y si les dan bono-buses, habría que aumentar el precio del billete al no ser que el ayuntamiento lo subvencione, que implicaría que todos los ciudadanos pagarían los billetes de los jubilados. Y además, habría que cambiar los *sistemas de recepción de viajeros,* vulgo tornos, y eso cuesta cuartos. Es decir, que el tema de los bono-buses mejor dejarlo.

El 13 de mayo de 1976 se produciría un grave accidente, en la calle Tomás Alonso, un autobús de la compañía atropelló a un niño de siete años, muriendo pocos minutos después.[139]

2.8 - La democracia llega, y Vitrasa lo padece

El 15 de diciembre de 1976 los españoles fuimos a votar por primera vez en un referéndum en democracia, se trataba del referéndum sobre el Proyecto de Ley de la Reforma Política, donde se nos preguntaba si queríamos dejar atrás el franquismo y aceptar la democracia. Y días antes, varios autobuses de Vitrasa fueron pintarrajeados pidiendo la abstención[140]. Y no serían los únicos.

El 3 de febrero de 1977 se produjo una nueva subida del billete, subiendo una peseta los servicios ordinarios y dos los especiales y los microbuses. Es decir, pasaría a costar 9 pesetas el autobús y 15 los servicios especiales y microbuses. Pero a la vez, se estrenaba un sistema de abonos que consistía en un taco de 24 billetes y con un mes de validez, al precio de 192 pesetas (cada billete costaría 8 pesetas) y con estas condiciones:

- Los billetes solo pueden ser utilizados los laborables antes de las 9 de la mañana
- Se obtendrían en las oficinas de Vitrasa en San Andrés de Comesaña
- Los tacos son personales e intransferibles.

Es decir, este sistema estaba más pensado para obreros y estudiantes que utilizan el bus antes de las 9 de la mañana para dirigirse a sus trabajos y sus centros de estudio. Además, no deja de ser curioso que el número de billetes es de 24, que era el número de días laborables que tenía un mes, y si por cualquier razón el billete no se usaba se perdía.

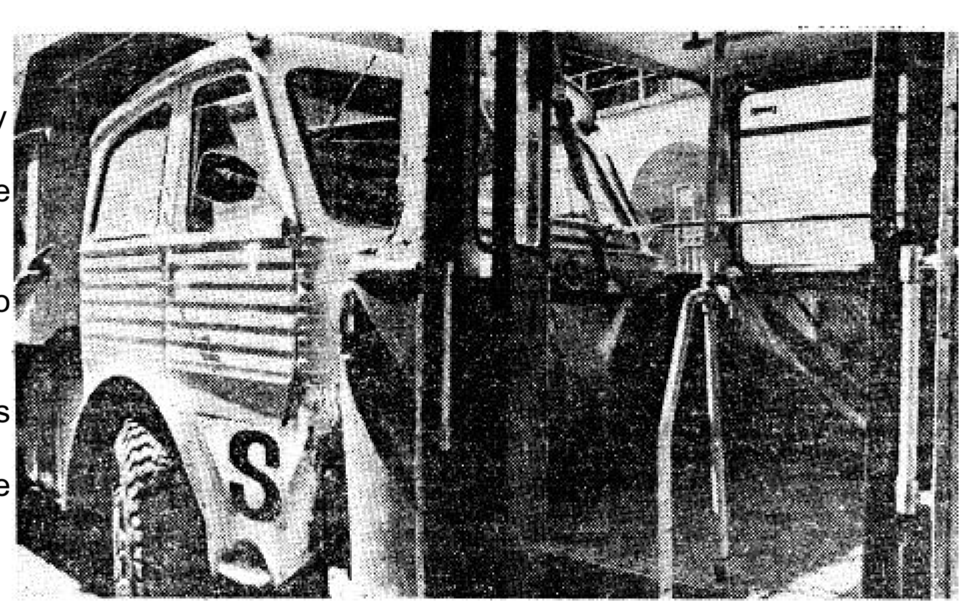
137 El "tema Vitrasa" sobre la mesa. (20 de agosto de 1976). Faro de Vigo. p.11
138 Vitrasa deniega la creación de billetes reducidos. (28 de septiembre de 1976). Faro de Vigo. p.11
139 Un niño muerto al ser alcanzado por un autobús. (14 de mayo de 1976). Faro de Vigo. p.13
140 Pintadas en autobuses urbanos. En la calle del Príncipe se repartió propaganda por la abstención. (12 de diciembre de 1976). Faro de Vigo. p.19

Además, los servicios en días festivos valdrían 10 pesetas, una más que el resto de los días. Por supuesto, la subida enfureció a varias asociaciones de vecinos.[141] Y en 1978 esta tarifa ocasionaría problemas.

Era muy común que los viajeros pagaran con dos monedas de 5 pesetas, lo que obligaba a devolver una moneda de una peseta. El problema es que estas monedas, con la efigie de Franco, estaban siendo sustituidas por monedas con la cara del rey Juan Carlos I, lo que hizo que muchas veces no existieran monedas suficientes para todos los viajeros. El 3 de febrero de 1978[142] Vitrasa sacó una nota rogando a los viajeros que pagaran con el importe exacto y que en caso de tener que devolver una peseta, la empresa entregará vales por ese valor de uso exclusivo en los autobuses (pudiéndose entregar 9 vales para pagar el viaje). Previamente, los conductores se manifestaron públicamente para decir que la culpa de que no haya monedas no es suya, aunque los viajeros pagaban su frustración por la peseta perdida con ellos[143]. Con todo había quien devolvía la peseta *en especie*, es decir, con chicles y caramelos con ese valor.[144]

Durante marzo de 1977 una huelga de transporte interurbano sacudió la ciudad, y en este caso, el 24 de marzo[145], en solidaridad, los conductores de Vitrasa hicieron una nueva huelga de celo consistente en ir a ritmo lento hasta las siete de la tarde. Y cuando se pasaba por la Casa Sindical (actual sede de UGT, en García Barbón con Enrique Heraclio Botana) se iba más lento aún, mientras los trabajadores allí concentrados aplaudían. Durante la huelga no se conocen más afectaciones que las propias de los cortes de tráfico.

En abril de 1978 llegó la huelga de Ascon, que incluyó cortes de tráfico y barricadas formadas por coches aparcados que se sacaban de su plaza para cruzarlos en la calzada y utilizarlos como escudo. Durante estas jornadas, el servicio sufrió graves alteraciones dado que los cortes eran múltiples y dispersos y se quedaban bloqueados sin poder avanzar ni retroceder durante horas[146]. Aunque no se conocen ataques contra



El camión accidentado y el primer bus, que posteriormente se fue contra el segundo. Imagen: Faro de Vigo, 2 de julio de 1977. p.19

141 Nueve asociaciones de vecinos impugnan el aumento de tarifas de autobuses y microbuses. (4 de marzo de 1977). Faro de Vigo. p.12
142 Viguesa de Transportes S.A. Vitrasa. Aviso. (3 de febrero de 1978). Faro de Vigo. p.15
143 Los trabajadores de “Vitrasa” piden disculpas por la falta de pesetas. (21 de enero de 1978). Faro de Vigo. p.16
144 3000 pesetas por cada peseta de aumento, a los trabajadores de Vitrasa. (29 de enero de 1978). Faro de Vigo. p.23
145 Se agrava la huelga de transporte. (25 de marzo de 1977). Faro de Vigo. p.14
146 Desórdenes e interrupciones de tráfico durante más de 4 horas. (5 de abril de 1978). Faro de Vigo. p.17

los propios autobuses de la empresa, la afectación del servicio fue importante. En noviembre de 1977, 77 conductores de Vitrasa reclamaron que no han disfrutado de sus 26 días de vacaciones reglamentarios.[147]

Las demandas seguían aumentando. Los vecinos de San Roque quieren (por enésima vez) que la línea M2 se amplíe hasta allí, dado que está aprobada por Vitrasa desde 1974, pero el ayuntamiento no la aprueba.[148] Saiáns quiere también un autobús que salga a las diez de la noche desde Vigo.

También pide bus el barrio de A Feira, en Cabral, puesto que tienen que ir al puente de Cabral o a la Avenida del Aeropuerto para coger un bus. Aunque el servicio a esta zona era imposible por la presencia de un viejo puente de la vía del tranvía que lo impedía (donde ahora discurre la Avenida do Tranvía)[149]. Coia pedía otro bus que pasara por Estrada y Marín, porque la línea 11 ya no pasaba cada 15 minutos, si no cada 20.[150] Coruxo pedía una nueva línea que les llevara al ambulatorio de Coia.[151]

Otra zona que pedía autobús era la de Sabaxáns y Bagunda, dado que era una zona muy poblada, donde se empezaban a instalar industrias y para coger el autobús había que subir a Ramón Nieto o a la Estrada Vella de Madrid, que además de estar lejos, la cuesta era empinada.[152]

Bembrive también pide autobuses, tienen algunos viajes que van de Colón a Mosteiro por Gran Vía y Avenida de Madrid, y piden aumentar los viajes y dar servicios a las zonas de Outeiro, San Cibrán, Chans o Viña Grande.[153]

El 1 de julio de 1977 sucedió un accidente de importancia[154]. Mientras bajaba Urzáiz, un camión perdió los frenos e impactó violentamente contra un Vitrasa de matrícula PO-59182. Este bus impactó frontalmente contra el bus 302, y éste contra un turismo que a su vez impactó contra otro coche. Los hechos sucedieron delante del convento de las Siervas de Jesús, y de resultas del accidente resultaron heridas 23 personas. El primer bus quedó muy dañado, tanto por detrás como por delante y el segundo también sufrió importantes daños.

El 4 de enero de 1978 Vitrasa anunció que tenía intención de subir el precio del billete de 9 a 13 pesetas.[155] Este precio fue muy discutido, y Álvarez Arrojo defendía que este precio se debe subir debido a la fórmula polinómica[156] que lo establece, que es la siguiente:

---

147 Los trabajadores de "CENSA" declaran conflicto colectivo. (10 de noviembre de 1977). Faro de Vigo. p.18
148 El Couto, transformado totalmente en 15 años. (30 de junio de 1978). Faro de Vigo. p.18
149 Cabral-Feira, una barriada con muchos problemas. (7 de febrero de 1978). Faro de Vigo. p.21
150 Coya. Transportes urbanos, alcantarillado, luz y taxis (1 de julio de 1978). Faro de Vigo. p.28
151 Fiestas del Carmen de Coruxo. (14 de julio de 1978). Faro de Vigo. p.21
152 El transporte urbano, mal endémico de todas las parroquias (22 de julio de 1978). Faro de Vigo. p.30
153 Problemas de Bembrive: transportes urbanos, caminos en mal estado, limpieza, cruces mortales. (22 de julio de 1978). Faro de Vigo. p.36
154 Colisión múltiple en la calle de José Antonio, resultaron heridas 23 personas. (2 de julio de 1977). Faro de Vigo. p.19
155 Vitrasa pretende subir las tarifas de 9 a 13 pesetas. (5 de enero de 1978). Faro de Vigo. p.17
156 10,37 pesetas, tarifa urbana del transporte urbano según técnicos municipales. (27 de enero de 1978). Faro de Vigo. p.15

- 55% Mano de obra
- 12% Combustible y lubricantes
- 10% Amortización de los vehículos
- 8% Auxiliares y varios (donde se incluyen las reparaciones)
- 15% Beneficio empresarial.

Hay que tener en cuenta que la inflación en aquella época era bastante elevada, hasta el punto que las empresas tenían que abonar pagas extras para compensar la pérdida de poder adquisitivo. Teniendo en cuenta que la mano de obra supone el peso mayor, y también la importancia que tuvo la subida del precio del combustible, se entienden todas las subidas anteriores. La subida también incluía el resto de servicios, es decir, los festivos el billete pasaría a valer 14 pesetas, los servicios especiales 18 y el billete en los microbuses 21. Al final, el 15 de junio de 1978 se subieron las tarifas, pero se trataba de una subida de menor importancia a la prevista.

Pero la principal novedad es que Vitrasa se mostró favorable a bajar el precio de los billetes a los jubilados, e incluso llegó a insinuar que el billete sería gratuito a los que tuvieran menores ingresos.

2.9 - Algo huele a podrido por tercera vez

El 11 de febrero de 1977 el ayuntamiento anuncia que rompe unilateralmente el acuerdo para la Compañía de Tranvías para evitar acciones judiciales con respecto a los terrenos de A Bouza, que se acordó una cesión a tres bandas donde la compañía cedería parte de los terrenos (donde supuestamente se haría la nueva estación de autobuses). Y en la noticia se afirma que en el caso de que el tribunal diera la razón a la Compañía, Vitrasa tendría que cesar inmediatamente la prestación del servicio de transporte urbano, lo que acarrearía indemnizaciones millonarias.[157]

El letrado que defendía a Vitrasa en los asuntos judiciales referentes a la adjudicación del transporte urbano insertó una carta en el ejemplar del día siguiente diciendo que todos los recursos presentados por la Compañía de Tranvías siempre se han resuelto a favor de Vitrasa y por supuesto, la concesión es legal y en el último recurso es de la Compañía de Tranvías hacia el ayuntamiento, y Vitrasa no es parte de este asunto, y por tanto, la información del Faro es incorrecta.[158]

Justo debajo, el ayuntamiento (en nombre de su alcalde, Joaquín García Picher) se defendía con una larguísima carta (al estilo de las cartas oficiales, es decir, mucha palabrería para no decir nada concreto) de donde se extrae que los terrenos de A Bouza son propiedad del ayuntamiento y la Compañía de Tranvías y que el ayuntamiento tiene interés en modificar el plan urbanístico para instalar allí la Estación de Autobuses.

Pero la Compañía de Tranvías atacó a ambos en una larga carta publicada el día 23[159] en nombre de su presidente, Antonio Varcarce García. En esa carta se publica el convenio y

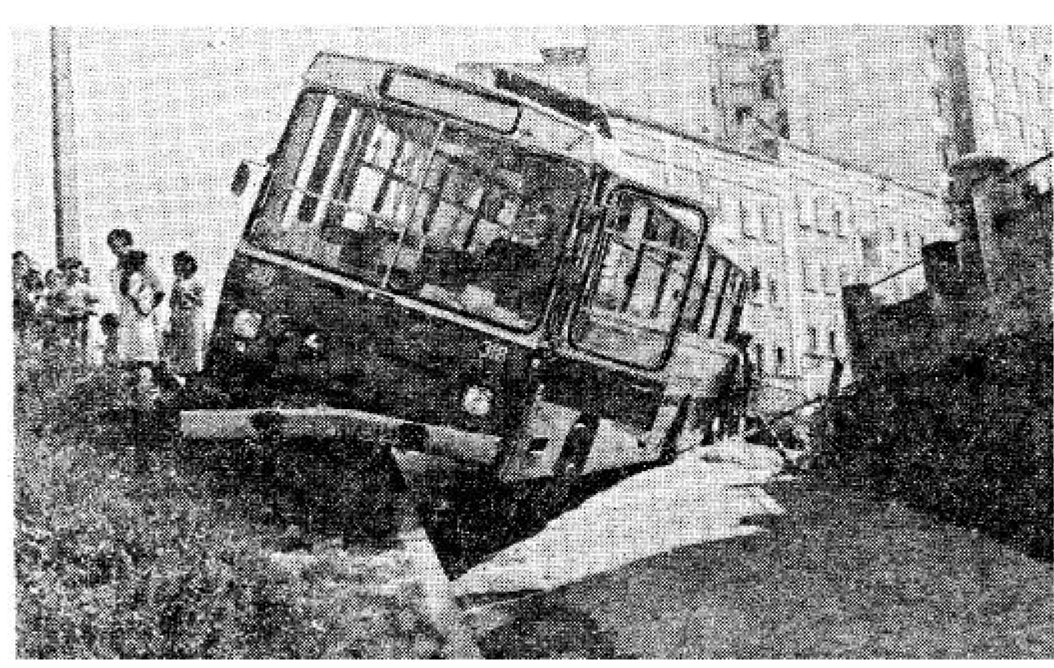
157 Municipal. El ayuntamiento rompe el acuerdo con “Tranvías”. (12 de febrero de 1977). Faro de Vigo. p.15
158 Municipal. En torno al servicio del transporte colectivo urbano de viajeros. (13 de febrero de 1977). Faro de Vigo. p.13.
159 Réplica al alcalde de Vigo y al letrado asesor de “Vitrasa”. (23 de febrero de 1977). Faro de Vigo. p.15-16

se afirma que el ayuntamiento lo incumple en varios puntos y que añadió cláusulas sin conocimiento de la Compañía, lo que invalidaba el acuerdo.

Y a Vitrasa le dice que eso de que todos los recursos han sido resueltos a su favor es mentira, puesto que el recurso de revisión de la sentencia de la concesión aún no ha sido resuelto y afirma que:

- La coincidencia de que la carta salga al mismo tiempo que la del ayuntamiento no es casualidad.
- La concesión se incumple sistemáticamente:
→ La línea Beade-Beade proyectada en la concesión solo existe de un lado (Beade – Náutico por Pereiró, en su día se dijo que los autobuses no podían circular por Bembrive debido al mal estado de la carretera)
→ El servicio a Estomada lleva a Saiáns, teniendo sus usuarios que pagar mayor precio de billete (es decir, la línea no cubre el servicio que debería).
→ Vitrasa tiene contratados a 178 conductores-perceptores, y teniendo en cuenta que, cuentan con 120 vehículos y no pueden tener parados más del 10% de sus vehículos (tendrían que salir 108 vehículos) y el servicio se hace en 17-18 horas diarias ¿Cómo son capaces de cubrir ese servicio teniendo en cuenta descansos, vacaciones y bajas médicas y teniendo que cubrir también las líneas de la empresa de los Hermanos Martínez? Es decir, que sale más o menos el 50% de los vehículos que deben salir (¿recuerdan la acusación anterior sobre este tema?).
→ Las tarifas aumentan de forma unilateral y sin sujetarse a las condiciones del contrato.
→ Para cubrir los servicios especiales se sacan vehículos de otras líneas y lo único especial que tienen estos servicios es que son más caros.

Todo esto, afirma Antonio Varcarce, se hace con consentimiento del alcalde (o el alcalde no se entera) y recuerda que el hecho de que la sentencia reconozca la validez de la concesión no quiere decir que se haya ganado el *jubileo* para hacer lo que le de la gana.



Así acabó el bus 318 después de bajar desde la cabecera de la calle Aragón sin frenos. Imagen: Faro de Vigo, 21 de junio de 1979. p.19

Lo cierto es que Vitrasa no ha contestado a estas acusaciones, así que desconocemos si no las contestan por ser ciertas o simplemente porque el abogado tenía mejores cosas que hacer, así que sobre el cumplimiento de las condiciones quedan muchas dudas. La estación de autobuses por su parte, fue variando de ubicación con los años, primero en Bouzas y luego en el lugar actual.

2.10 - Más inflación, bono-buses, carriles-bus y accidentes varios

El 10 de octubre en 1978 sucedió un accidente en Pi y Margall, un vehículo atropelló a un peatón y éste salió despedido contra la rueda delantera izquierda del autobús PO-63027, falleciendo poco después.[160]

Por estas fechas, el ayuntamiento, en vista de la actitud favorable de Vitrasa, decidió negociar el establecimiento de tarifas más reducidas para pensionistas.

Y las nacientes asociaciones de vecinos hacen peticiones. La de Lavadores pedía el establecimiento de una línea circular por el barrio, además de la ampliación de las líneas de Cabral a Puxeiros.[161] En San Miguel de Oia pedían que las líneas de Estomada lleguen efectivamente a Estomada, pero había una estrechez en Cesáreo Vázquez que lo impedía[162]. Alcabre pide que la línea 22 llegue hasta allí y tener una línea hacia el ambulatorio de Coia.[163]

Y una queja recurrente es la señalización de las líneas, los números apenas se veían y el número de la parte trasera era distinto de la delantera (en aquellos años, para cambiar el número había que abrir el hueco donde se ubicaba, mientras que en la parte delantera se colocaba un cartelito en el lado contrario al conductor).[164]

El primer carril-bus en sus primeros días. Imagen: Faro de Vigo, 19 de agosto de 1979. p.13

160 Peatón muerto en General Aranda. (11 de octubre de 1978). Faro de Vigo. p.17
161 Línea circular de autobuses y canalización del Lagares, entre los objetivos a conseguir este año por la AVV de Lavadores. (20 de octubre de 1978). Faro de Vigo. p.18
162 Se urbanizará la carretera del cementerio a Gontade (29 de septiembre de 1978). Faro de Vigo. p.20
163 (9) El plan parcial de Bouzas no satisface ni a tirios ni a troyanos. (6 de abril de 1979). Faro de Vigo. p.17
164 Vigo y la circulación. La conflictiva Plaza de España. Guerra a los aparcamientos paralelos. Mala señalización de las líneas de Vitrasa. (19 de diciembre de 1979). Faro de Vigo. p.20

El 1 de junio de 1979[165] los conductores de Vitrasa anunciaron su intención de ir a la huelga, para defender sus reivindicaciones en la negociación del convenio colectivo. La huelga se convocaría para los días 11, 12, 18, 19 y 20. Los conductores quieren un 20% de incremento de sueldo (6000 pesetas), pero la empresa les ofrece un 4% (1200 pesetas), además de 30 días de vacaciones (tenían 26), unificación del plus de asistencia y transporte y que en caso de retirada del carnet se tenga derecho a un puesto de trabajo en la empresa. Vitrasa pidió un aumento de tarifas para satisfacer estas mejoras salariales y el paro se aplazó a julio[166], y el día anterior al primer día de huelga, se desconvocó el paro.

El 20 de junio de 1979[167] se produjo un accidente bastante curioso, el conductor del bus 318 aparcó en la calle Aragón mientras hacía la cabecera de la línea 4, y al bajarse el conductor, el bus se deslizó por la cuesta hacia abajo, atravesó toda la Travesía de Vigo y acabó embarrancado en el terraplén existente al lado de los bloques de Fenosa, junto a un bar. Por suerte no hubo heridos.

Otro accidente sucedió al mes siguiente, el 24 de julio[168], el microbús PO-64930, mientras bajaba la Gran Vía en dirección a Plaza de América, perdió la dirección al pasar sobre un bache, cruzó el seto, arrancó un árbol, atravesó la avenida en sentido contrario, colisionó con un vehículo y acabó empotrado contra el muro de la acera. El microbús no llevaba viajeros y por suerte no hubo heridos.

El 23 de octubre[169] el bus con matrícula PO-4179-H colisionó contra el bus PO-61788 mientras estaba parado en Policarpo Sanz. A resultas de ello resultaron heridos dos viajeros.

El 12 de agosto de 1979[170] se estrenó el primer carril-bus de la ciudad, discurriendo por las calles Colón y Urzáiz, entre Policarpo Sanz y Gran Vía, un tramo con una gran concentración de autobuses. Este carril tuvo polémica puesto que impedía girar hacia la calle Magallanes, además de que el primer día apenas fue respetado, y además, la pintura se borró a los dos días y hubo que repintarlo.[171]

A la semana siguiente el ayuntamiento estrechó la vigilancia sobre ese carril, y el primer día, más de 50 vehículos fueron retirados de dicho carril por la grúa.[172] [173]Al día siguiente, ningún vehículo fue retirado y con sus más y sus menos, se siguió respetando.[174]

165 La asamblea de “Vitrasa”, por mayoría absoluta, decidió iniciar un paro el domingo día 10. (1 de junio de 1979). Faro de Vigo. p.18
166 Aplazada la huelga del transporte urbano colectivo hasta julio. (8 de junio de 1979). Faro de Vigo. p.17
167 Un autobús de “Vitrasa” recorre 100 metros sin conductor y se estrella contra un terraplén. (21 de junio de 1979). Faro de Vigo. p.19
168 Afortunadamente no hubo víctimas. (25 de julio de 1979). Faro de Vigo. p.16
169 Colisión de dos autobuses. (23 de octubre de 1979). Faro de Vigo. p.14
170 Ya fue pintado el “carril-solo bus”. (7 de agosto de 1979). Faro de Vigo. p.13
171 Pintura “solo bus” que no dura un día. (9 de agosto de 1979). Faro de Vigo. p.15
172 Desde mañana, seis coches-grúa vigilarán el “solo-bus”. (12 de agosto de 1979). Faro de Vigo. p.15
173 Más de 50 vehículos, retirados del carril bus: 16, de Las Avenidas por obras del puerto. (14 de agosto de 1979). Faro de Vigo. p.11
174 Ayer, ninguna víctima del “solo-bus”. (15 de agosto de 1979). Faro de Vigo. p.18

El 19 de agosto de 1979 se subieron de nuevo las tarifas, estableciéndose además dos bonificaciones:[175]

- Entre las 5 y las 8:30 de la mañana el billete ordinario costará dos pesetas menos (esto sustituye a los antiguos bonobuses, extendiéndolo a todos los usuarios). Esta bonificación se aplicaría a partir del 24 de agosto.
- Se establecerá un bonobús para pensionistas cuyas prestaciones no superen las 25.000 pesetas mensuales, necesitando para ello tres fotos carnet, el certificado de empadronamiento y el de ingresos.

El 24 de agosto se aclaró que el billete nocturno se cobraría a partir de las 22:15, a partir de la parada en la cual el vehículo se debería encontrar, es decir, que si va adelantado o retrasado se cobrará el billete ordinario hasta esa parada.

Este aumento de tarifas fue muy discutido en los meses previos, tanto en la corporación municipal como entre el ayuntamiento y Vitrasa.[176] Especialmente porque las tarifas no daban para pagar el servicio y la flota apenas se podía renovar.

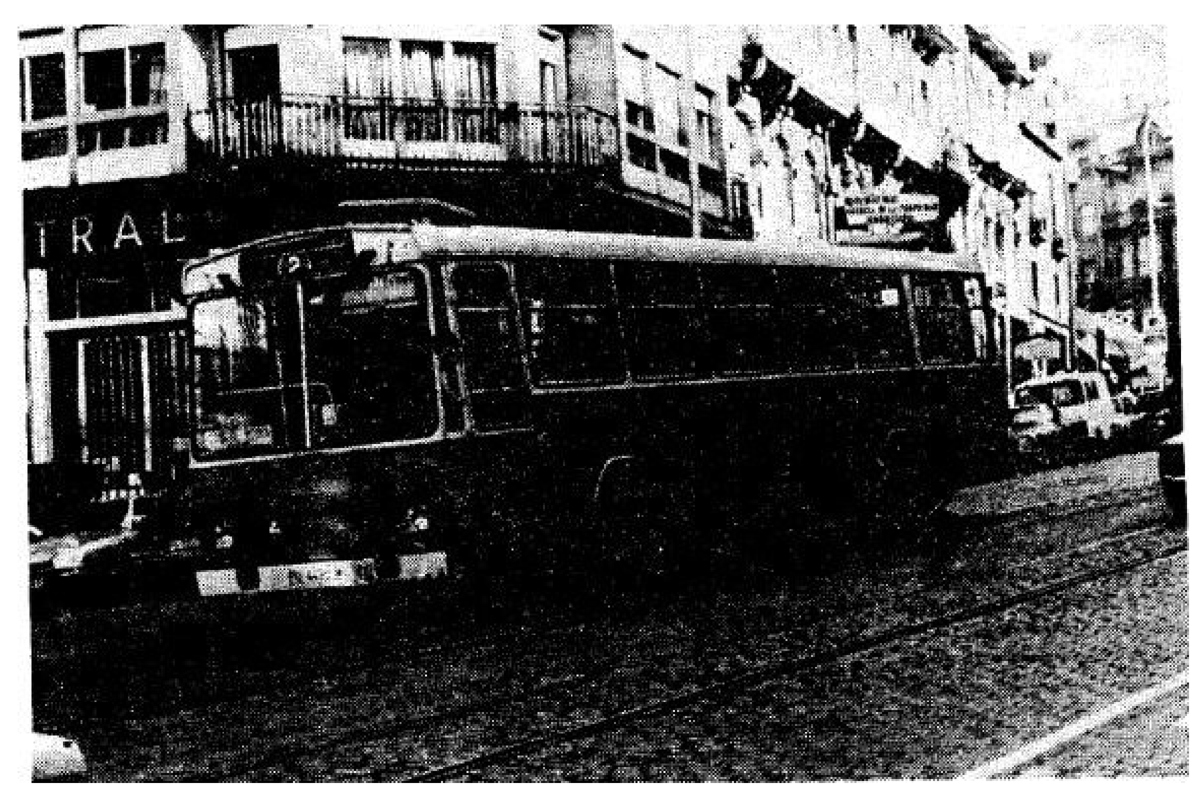
2.11 - Los 80 llegan, y la tensión sube

En 1980 los vecinos de la calle Aragón se quejan de la degradación del servicio en su calle, dado que en 1968, los autobuses pasaban cada 12 minutos y empezaban a las 5:30 de la mañana y en ese año comienzan a las 7:10 y con frecuencia de 20 minutos[177].

Pero las quejas por el incumplimiento del contrato eran continuas, los horarios no se cumplían y además algunos vehículos estaban en mal estado, acusando ya su edad.

El 12 de julio de 1980 se celebró por primera vez el Día de San Cristóbal[178], consistente en que el último viaje que harían los autobuses del centro de la ciudad hacia la periferia sería a las 21 horas, y que al día siguiente, los autobuses comenzarían a las 9 de la mañana. Por esa época se creó el Consejo Consultivo de Transportes, que lo presidiría el presidente de la Comisión Municipal de Transportes (lo que sería hoy en día el concejal del ramo), y entre otros representantes estaría el Jefe de Movimiento de Vitrasa y dos conductores.[179]

175 VITRASA. Aviso al público. (24 de agosto de 1979). Faro de Vigo. p.15
176 Aprobados los aumentos de Vitrasa. 14 pesetas el viaje ordinario. (1 de agosto de 1979). Faro de Vigo. p.13
177 Los vecinos de la calle Aragón piden que “Vitrasa” cumpla el horario que anunció en 1968. (24 de febrero de 1980). Faro de Vigo. p.17
178 VITRASA. Aviso al público. (12 de julio de 1980). Faro de Vigo. p.18
179 El Pleno Extraordinario para el Mundial 82 se celebrará mañana. (15 de julio de 1980). Faro de Vigo. p.17



Un autobús de Vitrasa bajando Colón en 1980. Imagen: Faro de Vigo, 5 de octubre de 1980. p.20

Y el 18 de julio llegaría una nueva subida de tarifas, de tres pesetas en el billete ordinario, permaneciendo la rebaja de las dos pesetas a primera hora y el descuento del 50% a los pensionistas. La subida obedece a un Real Decreto que obligaba a la subida de un 20% del precio del transporte urbano. El ayuntamiento consideraba que con esta subida, Vitrasa debería comprometerse a mejoras en el servicio, especialmente en la renovación de la flota, dado que muchas unidades ya estaban bastante viejas y ampliar y crear nuevas líneas.[180]

En septiembre comenzaron a llegar las primeras marquesinas, estaban previstas la llegada de 20, aunque al principio solo llegaron cuatro. Otro cambio anunciado para ese mes es el establecimiento de circulación en sentido único en la Avenida das Camelias, en la Rúa de Pi y Margall y en la Rúa de López Mora, quedando las tres calles en sentido único para los vehículos y con carril-bus en el sentido contrario[181]. La medida entró en vigor el 1 de octubre.[182]

Al principio, esta ordenación trajo protestas, especialmente de los comerciantes, que cortaron el tráfico[183] de la Avenida das Camelias en varias ocasiones e incluso pintaron de negro las marcas viales, además, la señal de dirección prohibida "desapareció" en los

---

180 El Concejal de Tráfico propone una actualización completa de los transportes urbanos colectivos. (19 de julio de 1980). Faro de Vigo. p.18

181 Ayuntamiento de Vigo. Bando de la Alcaldía. (28 de septiembre de 1980). Faro de Vigo. p.20

182 Experiencia positiva en la nueva circulación por Camelias y López Mora, según Carlos Núñez. (2 de octubre de 1980). Faro de Vigo. p.17

183 Cortes de tráfico en Camelias y Gran Vía como protesta por la nueva ordenación viaria. (4 de octubre de 1980). Faro de Vigo. p.17

primeros días[184]. Los vecinos pedían que ellos pudieran circular por el carril-bus, llevando un distintivo para indicar que son residentes. Pasaron los tres meses, y debido a los buenos resultados que trajo su puesta en marcha, se aprobó de manera oficial, recordando el alcalde que las calles no son propiedad exclusiva de los vecinos y de los comerciantes. Aunque en una reunión celebrada más tarde, el alcalde reconoció que el problema que generaba los comerciantes le había quitado el sueño en varias ocasiones e incluso asoció sus lipotimias a dicho problema.[185]

Durante 1981, los vecinos observaron que efectivamente, se ahorraba tiempo atravesando Camelias, lo que hacía que muchos coches alcanzaran velocidades elevadas con el peligro que suponía, pero se formaba un embudo en el cruce de Ronda de Don Bosco con Progreso y Placer (en esos años la calle Enrique Blein Budiño no existía como tal y era de doble sentido). Además, los vecinos se quejaban de los rodeos que había que dar y de que el carril-bus estaba infrautilizado, dado que entre la Praza do Rei y Romil no circulaban los autobuses. Y algunos comerciantes afirman que han tenido que cerrar debido a esta nueva regulación de tráfico.[186]

El 24 de octubre se anunció que los autobuses urbanos pasarían a ser de color rojo, en lugar del azul y beige actual[187]. En principio solamente se pintarían de rojo las nuevas incorporaciones, y la medida se toma para mejorar la distinción entre los autobuses urbanos e interurbanos.

Y un hecho bastante llamativo, sucedió el 10 de noviembre de 1980, el autobús PO-60232 mientras hacía la línea 18, echó tal nube de humo al arrancar en Policarpo Sanz hacia Urzáiz, que causó mareos a varios transeúntes[188]. Esa nube de humo, espesa y azulada, se debía al gasóleo mal quemado. Tal hecho ponía en evidencia de que las revisiones a los vehículos dejaban que desear.

Mientras tanto más zonas piden mejores servicios. Una de ellas es Navia[189], que tiene una línea que vale dos pesetas más de lo normal (es un servicio sin número), solo llega a la Puerta del Sol, y si algún viajero quiere ir al Corte Inglés o al Hospital Xeral (donde cuando escribo estas líneas se está construyendo la Ciudad de la Justicia), tiene que pagar un nuevo billete, además de que a ciertas horas no tienen servicio. Piden que el 23 suba a Navia, dado que se queda mucho tiempo parado en el Caramuxo y no hay demasiada distancia.[190] La zona de A Feira sigue pidiendo el bus, dado que tienen que andar mucho para coger uno.

2.12 - Estalla la guerra: Pases pro bus

Las subidas de precio, el envejecimiento de la flota y el incumplimiento de las condiciones del contrato que vimos en los capítulos anteriores hicieron que se gestara una protesta

---

184 Poco duran las señales, (10 de octubre de 1980). Faro de Vigo. p.19
185 “El alcalde asocia sus lipotimias al problema de tráfico en Camelias”. (27 de mayo de 1981). Faro de Vigo. p.17
186 Crisis en el comercio de Las Camelias. (25 de junio de 1981). Faro de Vigo. p.22
187 Los autobuses de Vigo serán de color rojo en el futuro. (25 de octubre de 1980). Faro de Vigo. p.19
188 El escape de un bus urbano causa mareos en varios peatones. (11 de noviembre de 1980). Faro de Vigo. p.22
189 Urge que Vitrasa preste un servicio mejor a la parroquia. (8 de febrero de 1981). Faro de Vigo. p.20
190 Se demandan mejores servicios a “Vitrasa” desde Navia. (19 de septiembre de 1984). Faro de Vigo. p.14

para exigir abonos para viajar en los autobuses que desencadenó una auténtica guerra, como veremos a continuación:

Miércoles, 5 de noviembre de 1980: Aparecen varias pintadas que decían *colate no autobús.* Días antes, la policía local tuvo que intervenir en un autobús de la línea 3 para desalojar a unos gorrones sin que los demás viajeros colaborasen para desenmascararlos.[191]

Viernes, 14 de noviembre de 1980: Ese día se convocó la primera manifestación para pedir *pases pro bus.* Los centros de enseñanza estuvieron sin actividad y la manifestación llevó a 2000 estudiantes. Y a las doce de la mañana comienzan los ataques a los autobuses, con pintadas. Por la tarde, los estudiantes cruzaron bancos delante del Instituto Santa Irene. La policía tiró botes de humo, que cayeron dentro del patio del instituto y causaron el pánico. Ese día hubo hogueras en la zona de la Plaza de España y la Plaza de América, un herido y ocho detenidos, seis de los cuales fueron liberados ese mismo día. El Comité de Estudiantes sacó una nota diciendo que los incidentes fueron causados por individuos ajenos a la marcha y que se dedicaron a provocar a las Fuerzas del Orden. El servicio quedó gravemente alterado y al final del día solo quedaban en activo un 25% de autobuses de los que podían circular. 83 vehículos fueron atacados en total.[192]

Por otra parte, en Urzáiz, en el autobús 303 que hacía la línea 2 hacia Coia un usuario causó un altercado con un conductor, y el conductor intentó desviar el recorrido de la ruta hacia Cervantes y Alfonso XIII para llevarlo a comisaría. Pero un guardia de tráfico lo vio antes y al final decidieron que lo mejor era hacer como si no hubiera pasado nada y continuar la ruta.[193]

Sábado, 15 de noviembre de 1980: La Coordinadora Aberta de Ensino Medio afirma desconocer la existencia del Comité de Estudiantes y no están de acuerdo con algunos de sus planteamientos, y por lo tanto no se hacen responsables de ese comunicado. Vitrasa por su parte, se niega a hablar con los estudiantes, dado que entiende que el único interlocutor válido respecto al servicio es el ayuntamiento, además de que están en contra de dar un trato preferencial a determinados usuarios, además de que el contrato no lo contempla.[194]

Lunes, 17 de noviembre de 1980: Por la mañana decenas de vehículos fueron atacados en distintos puntos de la ciudad, en Traviesas, Puerta del Sol y Caños.[195] Vitrasa ordenó suspender el servicio a la una de la tarde, dirigiéndose todos los autobuses a base. Las instalaciones de la empresa estuvieron custodiadas por la Guardia Civil y en las cabeceras de las líneas había miembros de la Policía Nacional. A las cinco de la tarde salieron algunos vehículos a las líneas 2, 4, 9, 22, M5 y M6, incrementándose a lo largo de la tarde mientras se reparaban los vehículos. Mientras duró la interrupción, el

191 Invitación al gamberrismo: "Cólate no autobús". (6 de noviembre de 1980). Faro de Vigo. p.20
192 Agitada jornada estudiantil en pro de los pases para el bus (15 de noviembre de 1980). Faro de Vigo. p.17
193 Las cosas de la vida. Incidente por todo lo alto (15 de noviembre de 1980). Faro de Vigo. p.23
194 Total negativa de "Vitrasa" a cualquier bonificación de su servicio a los estudiantes (16 de noviembre de 1980). Faro de Vigo. p.19
195 Graves incidentes en las reivindicaciones estudiantiles sobre el transporte urbano colectivo. (18 de noviembre de 1980). Faro de Vigo. p.19

ayuntamiento ordenó a los taxistas que no cumplieran su descanso y que acudieran a las cabeceras de las líneas para paliar el caos generado. Incluso se llegó a rajar un neumático de un coche particular de un conductor de Vitrasa. La Unión da Mocedade Galega y la dirección local de Estudantes Revolucionarios Galegos sacaron un comunicado donde se criticaba la suspensión del servicio y las acciones encaminadas a desprestigiar la lucha de los estudiantes por la mejora del transporte público. Por su parte, el alcalde sacó una nota diciendo que está de acuerdo con las reivindicaciones de los estudiantes y critica la insensibilidad de Vitrasa respecto a este tema, por supuesto, rechazando y condenando la violencia contra los autobuses y sus trabajadores, además de la politización por parte de grupos de extrema izquierda del conflicto, con intención de desestabilizar el municipio, muchos de ellos grupos violentos. En total fueron atacados 32 autobuses.[196]

Martes, 18 de noviembre de 1980: A las doce y media de la mañana, la Policía se presenta en el instituto Santa Irene para disolver una asamblea a las puertas del instituto, al final, tras un diálogo entre ambas partes se dejó que se hiciera siempre y cuando no se alterara el tráfico. Por su parte, un grupo de estudiantes intentó subirse a los autobuses sin pagar, y aunque los conductores amenazaron con no arrancar hasta que pagaran, en vista de que los estudiantes se empecinaban en sus trece, tuvieron que seguir su ruta. La Coordinadora rechazó las acusaciones de estar manejada por grupos políticos y rechazaron la violencia del día anterior. 21 vehículos fueron atacados esta jornada.[197]

Miércoles, 19 de noviembre de 1980: Los institutos de la ciudad apenas tuvieron actividad, solo el IES Castelao funcionó con normalidad. En dicho centro se ordenaron cerrar las puertas entre las siete y las diez de la noche por la proliferación de violadores y navajeros en el lugar. Muchos estudiantes denunciaron que esa medida era una maniobra para que el conflicto no se extendiera a los cursos de la tarde. Las negociaciones continuaron, y a las seis de la tarde se produjo una concentración delante del ayuntamiento, sin incidentes. Las pedradas contra los autobuses continuaron, resultando heridos tres viajeros. La portavocía



Hogueras en Policarpo Sanz, provocadas por las revueltas estudiantiles. Imagen: Faro de Vigo, 22 de noviembre de 1980. p.17

196 La alcaldía rechaza la insensibilidad de Vitrasa y los actos contra los vehículos de la empresa. (18 de noviembre de 1980). Faro de Vigo. p.19

197 Más de mil estudiantes acordaron proseguir el conflicto contra VITRASA. (19 de noviembre de 1980). Faro de Vigo. p.20

de los estudiantes allí concentrados afirmaba que los ataques a los autobuses los hacían personas ajenas a ellos y que colaborarían para identificar a los atacantes. Por su parte, Manuel Soto afirmaba que si Vitrasa no se aviene a razones implantará servicios especiales de uso exclusivo a estudiantes acreditados y que no negociará nuevas subidas de tarifas si no se incluyen bonificaciones a estudiantes. Una docena de vehículos fueron atacados ese día.[198]

Jueves, 20 de noviembre de 1980: La Coordinadora de Estudiantes convoca una manifestación para las ocho de la tarde del viernes con salida desde la Plaza de Portugal.[199] Por su parte, la Confederación Provincial de Empresarios[200] publica un comunicado donde se afirma que el culpable de esta situación es el ayuntamiento por comprometerse a reducir las tarifas a los estudiantes sin consulta previa a Vitrasa y que si se aplica la reducción solo habría dos vías, o bien por una subvención del ayuntamiento de los Ministerios de Educación y Cultura, o un aumento de tarifas que establezca una diferencia con los estudiantes, para compensar. Además, condena rotundamente los actos de violencia, y exige vigilancia para prevenir nuevos ataques y que el ayuntamiento asuma sus compromisos y que si no los asume será culpable de los actos de violencia y del cierre de Vitrasa si se llegara a producir.

Viernes, 21 de noviembre de 1980: La manifestación es disuelta por las Fuerzas de Orden Público cuando los estudiantes cruzan Urzáiz, éstos se extienden por todo el centro y comienzan los disturbios. En Policarpo Sanz se encendieron cinco enormes hogueras y los estudiantes saltaban a la calzada y cortaban el tráfico. A las diez de la noche un autobús fue atacado en el Calvario y se intentó volcar otro. La Coordinadora de Estudiantes afirma que no se va a rendir, y el lunes volverían a las clases, con otra reunión a las siete de la tarde, en el instituto Santa Irene. Cinco jóvenes fueron detenidos por los disturbios y 15 vehículos sufrieron ataques ese día.[201] [202]

Sábado, 22 de noviembre de 1980: Los estudiantes convocaron una manifestación donde se iba a producir la quema de dos maquetas de autobuses, quemando una de ellas antes de que los manifestantes fueran dispersados por la policía.[203] Se cortó al tráfico la calle Urzáiz por unos momentos y se produjeron saltos. Dos estudiantes fueron detenidos. La Coordinadora sacó una nota criticando la disolución de la manifestación del viernes y la persecución de la policía, poniendo controles y retirando pancartas, además de la imposibilidad de cumplir los plazos para comunicar las manifestaciones. Nueve vehículos fueron atacados y al día siguiente otros tres sufrieron ataques.

---

198 Paro casi total en los institutos. (20 de noviembre de 1980). Faro de Vigo. p.17

199 Los estudiantes han convocado una manifestación pacífica para hoy por la tarde. (21 de noviembre de 1980). Faro de Vigo. p.17

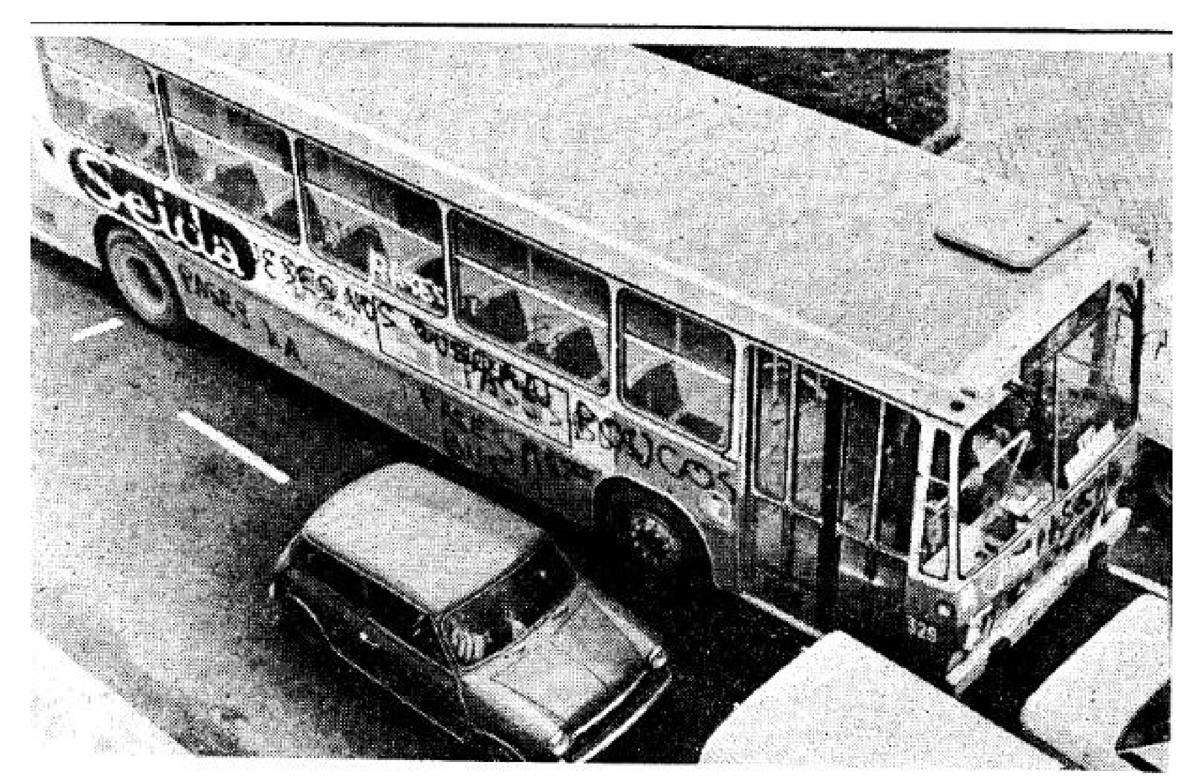
200 La confederación provincial de empresarios ante el conflicto de “Vitrasa” y estudiantes. (21 de noviembre de 1980). Faro de Vigo. p.17

201 La policía neutralizó inmediatamente la manifestación estudiantil convocada. (22 de noviembre de 1980). Faro de Vigo. p.17

202 Cinco jóvenes detenidos en los disturbios estudiantiles de ayer. (22 de noviembre de 1980). Faro de Vigo. p.22

203 Detenidos, al menos, tres estudiantes, ayer por la tarde. (23 de noviembre de 1980). Faro de Vigo. p.17

Lunes, 24 de noviembre de 1980: Vitrasa sigue negándose a negociar con el ayuntamiento. El alcalde afirma que, debido al contrato, el ayuntamiento solo puede rogar o sugerir.[204] El ayuntamiento planteó la opción de impedir la recogida de viajeros por parte de servicios interurbanos con destino dentro de la ciudad. Vitrasa contestó que es obligación del ayuntamiento acabar con el intrusismo y la piratería y que no puede ser una oferta para negociar nada.



Autobús asaltado con pintadas. Imagen: Faro de Vigo, 25 de noviembre de 1980. p.21

Por otra parte, Vitrasa saca un extensísimo comunicado en el Faro de Vigo[205], donde se afirma que:

- Vitrasa es la concesionaria del transporte urbano de Vigo, por ser la mejor oferta que presentó y cumple con sus compromisos y los mejora, todo ello ratificado por los tribunales.
- Vitrasa está obligada a otorgar una absoluta igualdad de trato a todos los usuarios, además de que el ayuntamiento tiene la obligación de garantizar la prestación pacífica y exclusiva del servicio concedido a la Empresa y garantizar el equilibrio económico de la explotación.
- Vitrasa está y siempre estuvo dispuesta a dialogar con el ayuntamiento, siempre dentro del marco normativo vigente.
- Vitrasa jamás se someterá ahora ni nunca ante ninguna clase de coacciones, materiales o morales, vengan de donde vinieran, cualquiera que sea su intensidad y violencia. Y ello,

204 Vitrasa sigue sin ofrecer diálogo al ayuntamiento para el tema del bono bus estudiantil. (25 de noviembre de 1980). Faro de Vigo. p.19
205 Vitrasa informa a la opinión pública. (25 de noviembre de 1968). Faro de Vigo. p.21

aún en el supuesto de que las consecuencias de esta decisión alcancen unos límites que hagan imposible la supervivencia de la empresa. (Esto escrito de forma literal, en mayúsculas).



Microbús 175 con todos los cristales rotos. Imagen: Faro de Vigo, 25 de noviembre de 1980. p.21

Además, se publica la relación de vehículos atacados cada día (las publicamos en el apartado dedicado a cada día, ya sea con pintadas, cristales rotos, ruedas rajadas y otros) y la valoración de daños, que asciende a 2.233.003 pesetas para reparar 175 ataques.

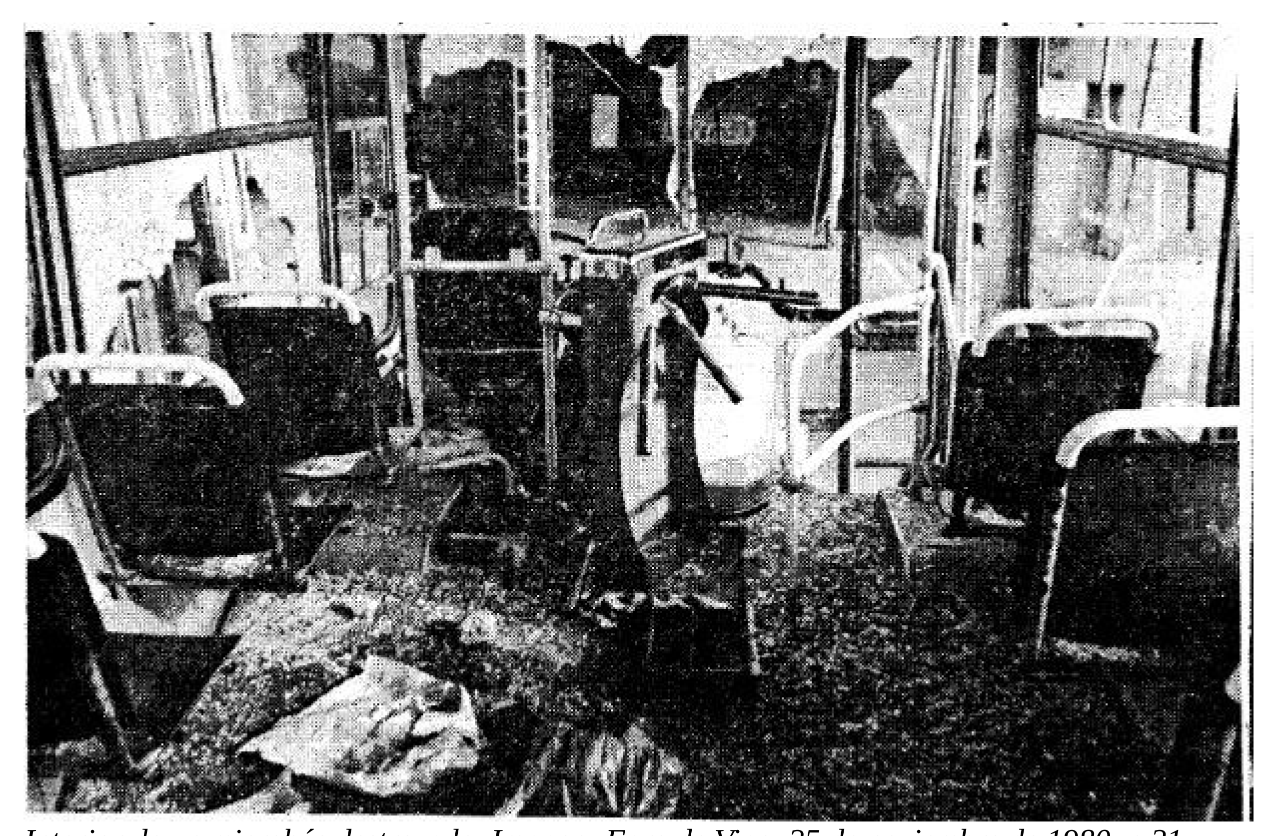
Martes, 25 de noviembre de 1980: Los estudiantes pasan a dividirse en grupos para atacar a los vehículos. Un autobús fue atacado en la zona del IES de A Guia y Urzáiz fue cortada de nuevo[206]. Una alumna del instituto del Meixoeiro ingresó en el hospital debido al impacto de una bola de goma de los antidisturbios. Parece ser que un grupo de estudiantes fue a Cabral a pintar autobuses y apedrear a los que iban sin viajeros, cosa que hicieron con dos vehículos y se desplazaron al centro a hacer lo mismo, y en uno de estos autobuses iba un guardia civil. Apareció un Jeep de la Benemérita y uno de sus agentes disparó contra el grupo, hiriendo a esta estudiante. Por supuesto, el grupo comenzó a lanzar piedras contra la policía y ésta respondió con botes de humo. Por su parte, el ayuntamiento anunció[207] que pensaba aplicar de forma rigurosa el reglamento con sanciones por diversos incumplimientos en diversas materias (frecuencias, higiene, relaciones pasajeros-conductor…) y la retirada de los vehículos que llevan más de 10

206 Continua el enfrentamiento estudiantes-”Vitrasa”. (26 de noviembre de 1980). Faro de Vigo. p.18

207 El ayuntamiento extremará la vigilancia de las obligaciones de “Vitrasa”. (26 de noviembre de 1980). Faro de Vigo. p.20

años en circulación. En total, Vitrasa incumplía 7 artículos del reglamento, además de capítulos referentes a la iluminación externa e interna de los vehículos (los fusibles se fundían con frecuencia), incumplimientos en las normas de humos y ruidos, falta de equipos de extinción de incendios en los vehículos y transgresión de la prohibición de llevar a viajeros de pie en los microbuses. Es decir, que el ayuntamiento estaba dispuesto a echarle un pulso a Vitrasa para conseguir que pase por el aro, sancionándola por lo que pueda.

Miércoles, 26 de noviembre de 1980: A la una y cuarto, los estudiantes cortaron la calle Urzáiz al tráfico, y después de enfrentarse con la policía, aprovecharon la detención de los autobuses en el semáforo de Policarpo Sanz, rompieron los faros, cristales, defensas e intermitentes de varios autobuses y pintaron en el cristal delantero su lema: *Pases pro bus.* Posteriormente fueron atacados más autobuses y por primera vez se sabotearon vehículos echando azúcar en el depósito del gasóleo, que por suerte, fueron detectadas a tiempo antes de que se estropeara el motor de los vehículos. En total, unos 30 vehículos fueron atacados.[208]



Interior de un microbús destrozado. Imagen: Faro de Vigo, 25 de noviembre de 1980. p.21

Jueves, 27 de noviembre de 1980: Los asaltos contra los autobuses comienzan a tomar el cariz de una auténtica guerrilla, y las armas son cada vez más contundentes, piedras de hasta 12 kilos, trozos de muro, barras de hierro…[209] y los conductores cada vez están más hartos y temerosos, dado que los estudiantes ya atacan a los autobuses sin

---

208 Acciones contra “Vitrasa” en pleno centro. (27 de noviembre de 1980). Faro de Vigo. p.19

209 La violencia callejera contra “Vitrasa” adquiere forma de guerrilla urbana. (28 de noviembre de 1980). Faro de Vigo. p.21

desalojarlos. Hasta 74 autobuses fueron atacados, de los 86 que salieron, con reparaciones continuas, trabajando los talleres sin descanso. Y lo que es peor, ya hay quien aprovecha para llevarse la recaudación del conductor. Y ese día los conductores se hartaron.[210] Sobre la una y media, según iban llegando los autobuses destrozados a Policarpo Sanz, se pararon de forma espontánea. Más de 30 autobuses reventados, con los cristales rotos, pintados… quedaron parados en fila según llegaban. Este acto se hizo para que la gente viera lo que pasaba y que se diera cuenta de que ya estaban hartos de esta situación. A las 14:45 arrancaron y siguieron el servicio. El alcalde mandó un mensaje de ánimo y apoyo a los trabajadores de Vitrasa e instó a que siguieran actuando con la abnegación que han demostrado hasta entonces.[211] Tres viajeros y dos conductores fueron heridos, y seis alumnas del IES de A Guia fueron detenidas mientras interrumpían el tráfico por la zona.

Viernes, 28 de noviembre de 1980: La Coordinadora Aberta de Estudantes replica a la nota de Vitrasa[212] contestando que siempre se negó a atender las peticiones de los estudiantes, que utiliza la concesión como un negocio a costa de las necesidades de los usuarios, que no cederán ante las coacciones de las *fuerzas represivas especiales,* la empresa y las balas y no harán concesiones de ningún tipo y por supuesto, que la culpa de todos los ataques es de Vitrasa, y de las bandas de navajeros que actúan a su servicio por la zona del Calvario, y a las que imputan los robos en los autobuses y varios ataques contra miembros de la Coordinadora[213] (¿se trata de los mismos navajeros que rondaban el IES Castelao, como vimos antes?). Mientras tanto, unos 200 estudiantes se concentran para pedir la liberación de las seis alumnas detenidas el día anterior[214], y el ayuntamiento sigue reuniéndose con Vitrasa. Ese día el alcalde hace un llamamiento a la calma[215], diciendo que comparte las reivindicaciones de los estudiantes, pero rechaza frontalmente el vandalismo, y a determinados grupos de extrema izquierda que los promueven y a los que grupos minoritarios de estudiantes se sumaron y hace un llamamiento a los estudiantes para que no actúen de forma ilegal. Por otra parte, se recibió una falsa llamada a los bomberos diciendo que un autobús de la línea 2 había sido incendiado en el Berbés.

---

210 “O nos protege la policía o no conducimos más”. (28 de noviembre de 1980). Faro de Vigo. p.21

211 Mensaxe do alcalde a tódolos traballadores da empresa “Vitrasa”. (28 de noviembre de 1980). Faro de Vigo. p.21

212 La Coordinadora Aberta de Estudantes suspende las acciones contra los autobuses de “Vitrasa”. (29 de noviembre de 1980). Faro de Vigo. p.17

213 La Coordinadora de Estudiantes culpa a las bandas de navajeros de los robos de las recaudaciones de los autobuses. (29 de noviembre de 1980). Faro de Vigo. p.21

214 Concentración en protesta por el apresamiento de seis alumnas. (29 de noviembre de 1980). Faro de Vigo. p.19

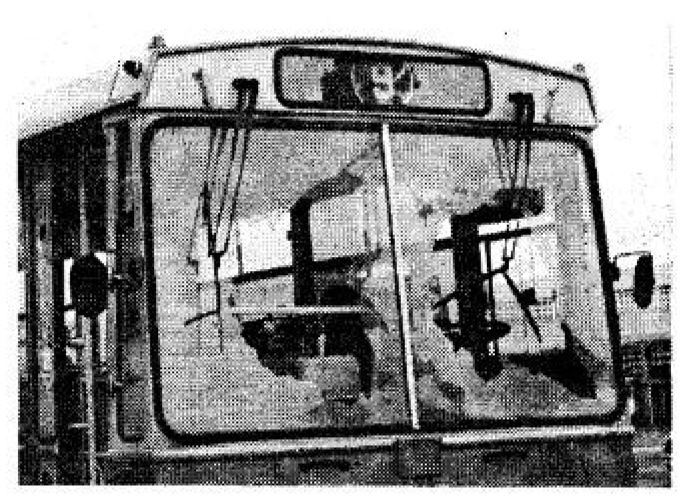
215 El alcalde hace un nuevo llamamiento a la normalidad. (29 de noviembre de 1980). Faro de Vigo. p.19



Autobús de la línea 16 en pleno asalto. Imagen: Faro de Vigo, 27 de noviembre de 1980. p.19

Sábado, 29 de noviembre de 1980: Las seis estudiantes detenidas fueron puestas en libertad, y por parte de la Coordinadora, no hubo ataques durante ese fin de semana.[216]

Lunes, 1 de diciembre de 1980:[217] La situación en Vitrasa comienza a hacerse insostenible hasta el punto de que se habla de una posible suspensión de pagos, debido sobre todo a los daños que están sufriendo los vehículos a diario. Por otra parte[218], se anuncia una nueva manifestación para el viernes 5 a las siete y media de la tarde desde la Plaza de Portugal con recorrido por Urzáiz y Príncipe hasta la Puerta del Sol. Además, en el pleno de ese día se trató el posible incumplimiento del contrato por parte de Vitrasa, sin que al final se llegara a nada concreto.

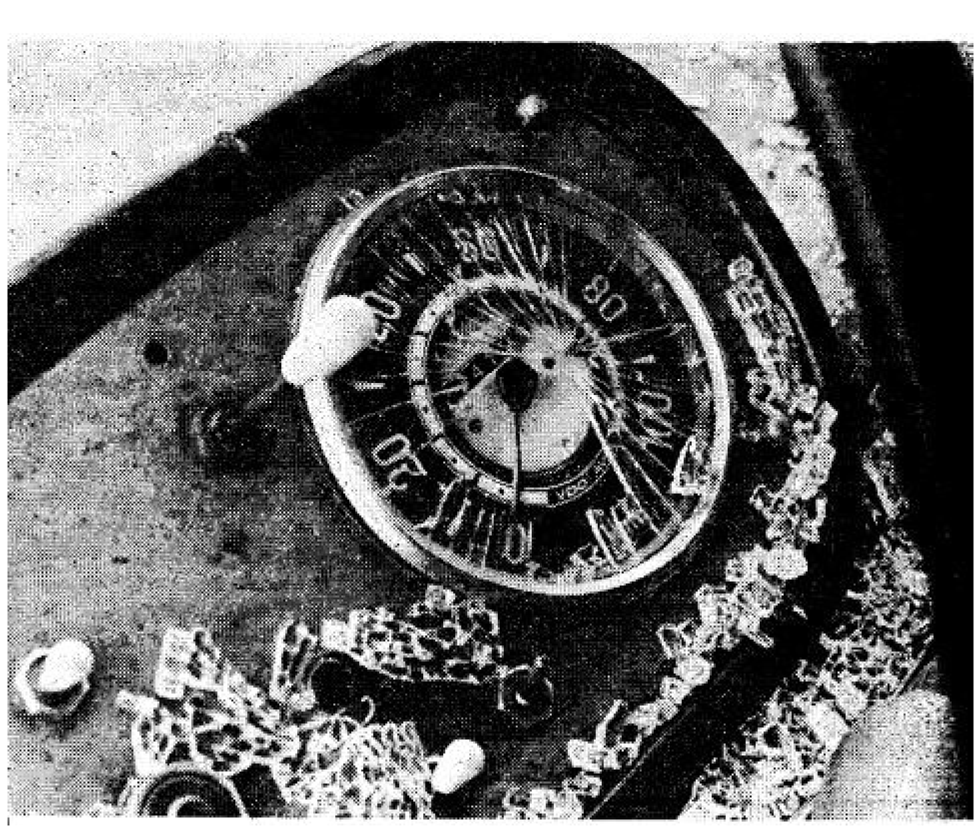


Cada día decenas de vehículos acababan como éste, con los cristales destrozados. Imagen: Faro de Vigo, 16 de diciembre de 1980, p.16

216 El juez decretó la libertad de las seis estudiantes detenidas. (30 de noviembre de 1980). Faro de Vigo. p.20
217 Vitrasa podría presentar suspensión de pagos próximamente. (2 de diciembre de 1980). Faro de Vigo. p.16
218 Autorizada la manifestación estudiantil en pro bono bus. (2 de diciembre de 1980). Faro de Vigo. p.16

Martes, 2 de diciembre de 1980: Ese día se produjo la primera reunión con el ayuntamiento y Vitrasa para tratar el tema del bono-bus a los estudiantes.[219] Al final no se consideró fundamental, dado que al final el número de estudiantes que utilizaban los autobuses era de unos 1.200, por lo que en su lugar se propuso la utilización de un bono-bus de carácter general, y de paso, mandar unas encuestas a los estudiantes para estudiar una posible remodelación de determinadas líneas. Pero el ayuntamiento rechazó de plano hacerse cargo de los costes de las bonificaciones y tampoco tiene intención alguna de municipalizar el servicio de autobús urbano. Volvieron los ataques a los autobuses, y ese día se produjo uno de los hechos más llamativos del conflicto. El vehículo 328, que hacía la línea 6, a la una y media hizo el recorrido con una rueda pinchada, ladeado y abarrotado de gente.[220] El conductor no hizo la parada de la calle Aragón, donde lo esperaban numerosos usuarios, con las protestas de los mismos. El pinchazo de la rueda se debió al ataque previo de un grupo de estudiantes debido a que se había incrustado un tornillo de madera mientras el bus estaba parado debido a que se le había estropeado un intermitente e iba perdiendo presión lentamente, aunque se podía continuar y más tarde se sustituyó el autobús.[221]

Miércoles, 3 de diciembre de 1980: Los estudiantes advierten en un comunicado que no van a permitir que el alcalde encabece la manifestación del viernes, aunque si quiere venir lo hará en otra parte.[222] El director de Vitrasa, por otra parte, dio una rueda de prensa[223] donde dejó claro que el deterioro del servicio era debido a lo poco adecuado que resulta circular por algunas calles, al poco respeto por las paradas, a los aparcamientos en doble fila, circunstancias que hacen disminuir la velocidad comercial y



Cada vez los ataques aumentaban de intensidad, ni el velocímetro se salvaba del ansia destructiva de los estudiantes. Imagen: Faro de Vigo, 16 de diciembre de 1980, p.16

219 Por fin hubo reunión Ayuntamiento-Vitrasa. (3 de diciembre de 1980). Faro de Vigo. p.19
220 Un autobús de "Vitrasa" circuló abarrotado con una rueda pinchada. (3 de diciembre de 1980). Faro de Vigo. p.17
221 El autobús 328 no circuló con una rueda pinchada. Cuatro individuos habían incrustado un tornillo de madera en una rueda que perdió presión...pero se podía continuar. (4 de diciembre de 1980). Faro de Vigo. p.20
222 Los estudiantes no permitirán que Soto encabece la manifestación. (4 de diciembre de 1980). Faro de Vigo. p.17
223 Alguien tiene que pagar (4 de diciembre de 1980). Faro de Vigo. p.19

hacen que las tarifas no sean autosuficientes y que se descapitalice la empresa. Deja claro que no se oponen a los abonos siempre y cuando el ayuntamiento pague la diferencia. Por otra parte, se convocó una reunión de la Comisión de Transportes a la que no acudió ninguna representación de los estudiantes.[224]

Jueves, 4 de diciembre de 1980: Ese día se celebró un Pleno en la Corporación para tratar de nuevo el tema de los bono-buses.[225] Duró un minuto, no se acordó nada y los estudiantes que allí fueron se pusieron a gritar su lema: *Pases pro bus.* El alcalde tuvo que salir al paso y dijo las mismas medidas que se habían anunciado en días anteriores, si bien tildó a la Coordinadora Aberta de Estudantes de *ente antidemocrático, que solo representa a unas 100 o 200 personas que solo saben dar consignas y que está compuesto por quienes perdieron las elecciones estudiantiles.*

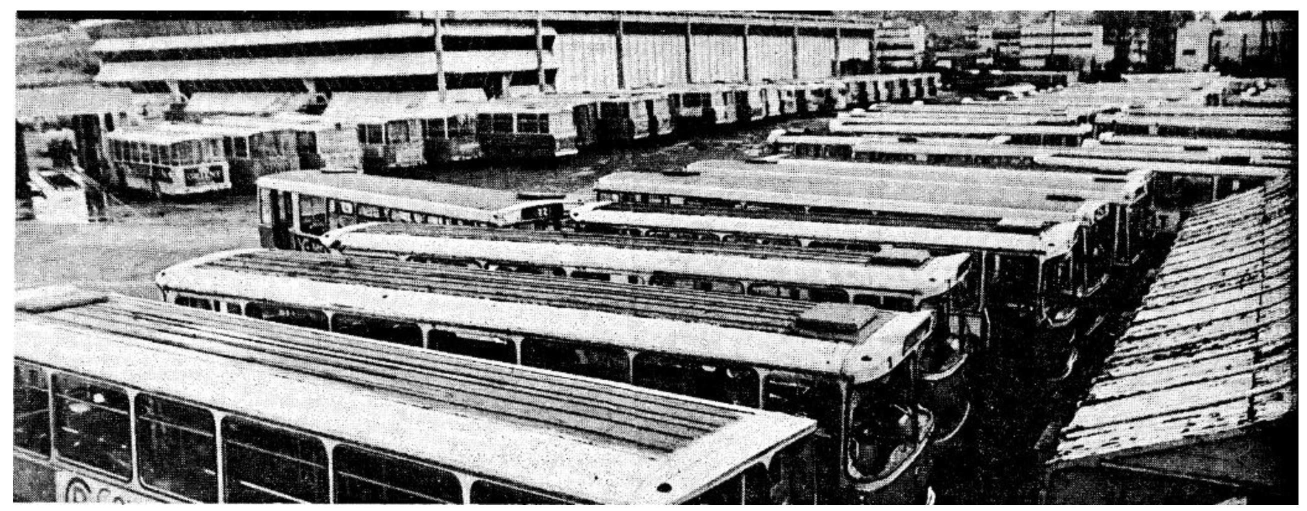
Viernes, 5 de diciembre de 1980: La manifestación se celebró sin incidentes.[226]



Autobuses destrozados en Policarpo Sanz, parados por los propios conductores en señal de protesta por los asaltos. Imagen: Faro de Vigo, 28 de noviembre de 1980. p.21

224 Los estudiantes no acudieron a la cita con la comisión municipal de transportes. (4 de diciembre de 1980). Faro de Vigo. p.20
225 Un solo minuto para un inútil pleno extraordinario. (5 de diciembre de 1980). Faro de Vigo. p.17
226 Sin incidentes en la manifestación de ayer. (6 de diciembre de 1980). Faro de Vigo. p.21

Sábado, 6 de diciembre de 1980: La Coordinadora Aberta de Estudantes saca un comunicado[227] donde responde al alcalde y afirma que si para tener ellos el bono-bus hay que perjudicar al resto de usuarios subiendo las tarifas al resto de público prefieren no tenerlo. Afirman que no fueron a la reunión de la Comisión de Transportes porque se llamaron a los delegados de los centros escolares y no los consideran representativos (son los que vigilan las clases y si dimiten no pueden ser sustituidos). Además, responde a los insultos del alcalde (parece ser que dijo que estaba compuesta por drogadictos y pasotas, algo que no he podido contrastar) diciendo que no sabe de lo que habla y que ellos decidirán las acciones a seguir de cara al futuro, formándose una reunión para que los estudiantes hagan las propuestas que estimen oportunas.



A mediados de diciembre la estampa en las cocheras de Vitrasa era esta: decenas de vehículos destrozados por ataques de los estudiantes. Imagen: Faro de Vigo, 16 de diciembre de 1980, p.16

Viernes, 12 de diciembre de 1980: Un conductor de la línea 4, al darse cuenta de que varios estudiantes estaban entrando en el bus sin pagar, desvió su itinerario hacia el Cuartel de la Guardia Civil de Bouzas[228]. Los estudiantes fueron liberados hora y media después, defendiéndose diciendo que como no se expiden billetes, nadie puede probar quién ha pagado o quién no.

Lunes, 15 de diciembre de 1980: La violencia vuelve a las calles, y 18 autobuses fueron atacados en horario de mañana.[229] Aparte de las pedradas, se echó azúcar y sal en los depósitos de gasóleo de varios de ellos y cristales y tierra en los radiadores. A las dos y media de la tarde, los propios conductores acordaron retirarse a la base y no saldrían sin protección policial a partir de las 7:30 de la mañana. Un conductor resultó herido, el del autobús 31 que hacía la línea 7, cuando se acercaba a la calle de la Paz fue asaltado por varios estudiantes escondidos en un edificio. El conductor se negó a bajar y los asaltantes lo arrastraron a la calle y se hirió al agarrarse al cristal roto de la puerta. Vitrasa por su parte, denunció a la policía a la Coordinadora Aberta de Estudantes por enviarles una nota donde se informaba de que este día iba a haber ataques (no solo se hace alarde de los ataques violentos, si no que abiertamente se anuncian por carta a la empresa, decía el

---

227 “El alcalde está hablando sin saber, cuando dice que la Coordinadora la forman drogadictos y pasotas”. (7 de diciembre de 1980). Faro de Vigo. p.19

228 Un conductor se llevó un autobús hasta el cuartel de Bouzas. (13 de diciembre de 1980). Faro de Vigo. p.18

229 La barbarie y el salvajismo volvieron ayer a las calles viguesas. (16 de diciembre de 1980). Faro de Vigo. p.16

abogado). Otros siete estudiantes fueron detenidos en los disturbios, y dos fueron heridos. El instituto Alexandre Bóveda anuncia la interrupción de la actividad académica en protesta por la desproporcionada actuación de la Policía Nacional.

Martes, 16 de diciembre de 1980: Los asaltos a los vehículos siguieron, diez vehículos fueron asaltados a pesar de que en ellos viajaba una pareja de la Policía Nacional. Sin ningún reparo los autobuses eran asaltados con los viajeros dentro y cuando la policía va a por ellos ya se han escapado.[230] En uno de los asaltos, en la Plaza de Eugenio Fadrique, uno de los policías dio un disparo al aire para disuadir a los estudiantes que se acercaron al bus con claras intenciones destructoras[231]. Seis autobuses destrozados pararon en el carril-bus de Policarpo Sanz durante media hora para que la gente los viera, y los conductores decidieron que no prestarían servicio si no eran escoltados por un vehículo de la policía, y así se hizo. Un centenar de policías procedentes de Zamora llegaron para escoltar a los vehículos y a partir de las cinco y media de la tarde unos 10 vehículos salieron a dar servicio con escolta, sin que se produjeran incidentes. El instituto Alexandre Bóveda suspende las clases hasta el 8 de enero como protesta por las actuaciones de la Policía, especialmente por la entrada de los agentes en el instituto desalojando varias aulas, interrumpiendo la actividad docente y llegando a amenazar a varios profesores, la policía fue desplazada allí debido a varios apedreamientos de autobuses en la zona[232]. El Instituto de Cangas se solidarizó con el Instituto Alexandre Bóveda y se manifestó en contra de que las Fuerzas de Orden Público se entrometan en los centros escolares. El ayuntamiento, regentado ese día por Carlos Núñez, debido a la ausencia de Manuel Soto suspendió las negociaciones debido a la ola de violencia. Los estudiantes realizaron pintadas escribiendo en las paredes el número de teléfono de Vitrasa.[233]

A estas alturas los ciudadanos ya se han acostumbrado a no tener autobús. Casi nadie espera en las paradas, Los taxistas trabajaban sin parar, el tráfico aumenta y los comerciantes acusan las pérdidas debido a que sus clientes no se pueden trasladar en los autobuses.

230 “Quieren acabar con la empresa y no se paran ante nada”. (17 de diciembre de 1980). Faro de Vigo. p.20
231 Un policía – acorralado por estudiantes – disparó al aire en la Plaza de la Industria. (17 de diciembre de 1980). Faro de Vigo. p.20
232 El Instituto 4 de Coia suspende las clases hasta enero. (17 de diciembre de 1980). Faro de Vigo. p.20.
233 Carlos Núñez, alcalde accidental. “La violencia no puede tener ningún tipo de apoyo ni solidaridad”. (17 de diciembre de 1980). Faro de Vigo. p.20.



Los autobuses de Vitrasa tuvieron que llevar escolta policial y ni así cesaron los ataques. Imagen: Faro de Vigo, 17 de diciembre de 1980, p.20

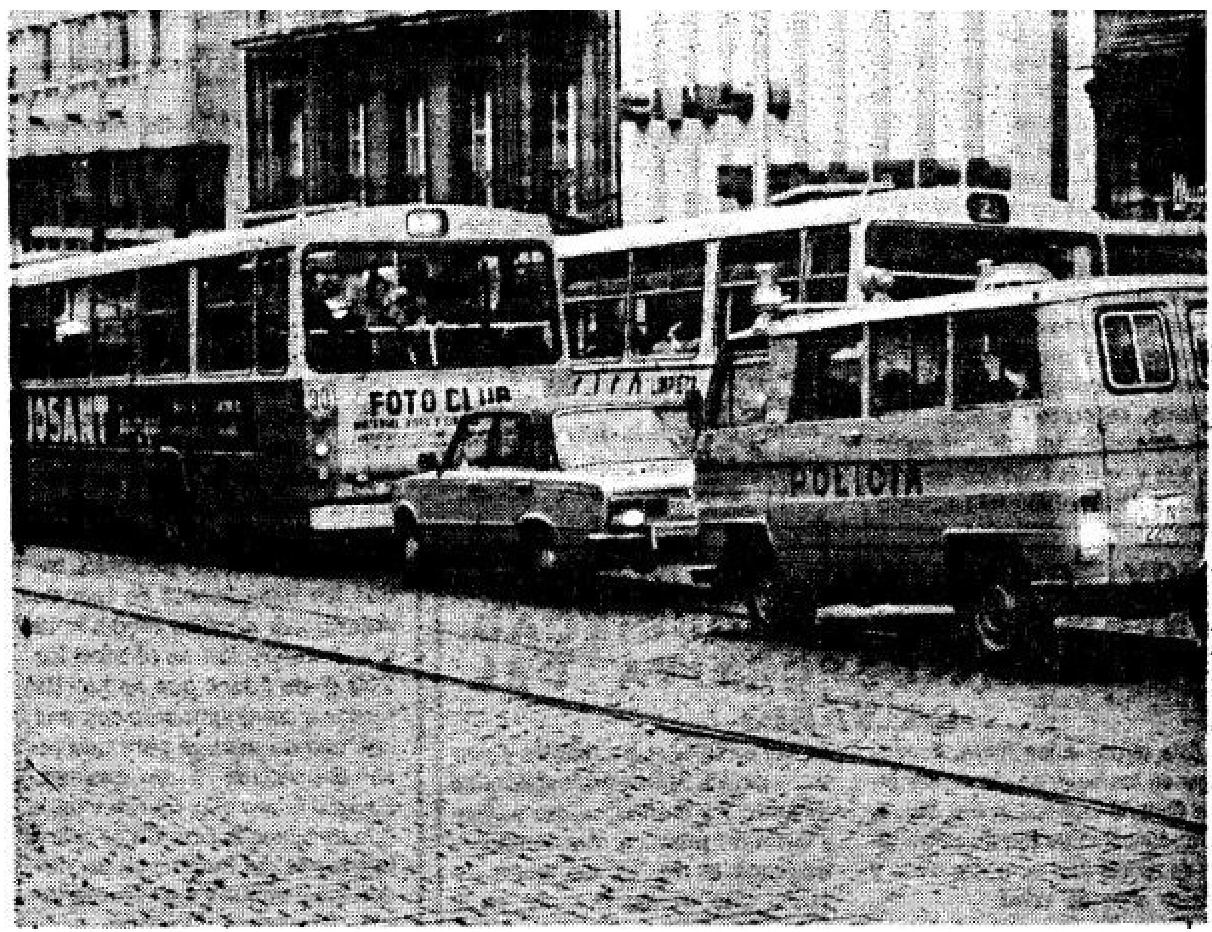
Miércoles, 17 de diciembre de 1980: El alcalde Manuel Soto califica los hechos sucedidos estos días como *auténtica barbarie terrorista callejera* y se niega a cualquier tipo de negociación[234], diciendo además que no reconoce como interlocutor a la Coordinadora Aberta de Estudantes, dado que no representan a nadie y que la democracia no es esto (el destrozar los autobuses). Por otra parte elogia a los trabajadores de Vitrasa y a los usuarios que se ven privados de usar el transporte público a la fuerza. Ese día solo circularon 10 autobuses,[235] dado que la protección especial solo alcanzaba para eso, circulando dos en las líneas 2, 4, 6, 9 y 10. La policía estuvo patrullando todo el casco urbano para impedir incidentes y cortes de tráfico. A las doce y media de la mañana, una manifestación de estudiantes cortó al tráfico el inicio de Urzáiz, siendo disueltos por la policía a los pocos minutos. A pesar de la escolta, un autobús fue apedreado en la zona de Coia. La Federación de Empresarios de Transportes se solidariza con Vitrasa a través de una nota e invita a todos los estamentos sociales a una respuesta colectiva y sensata contra la violencia generalizada hacia los autobuses, y pide más refuerzos policiales como primera medida disuasoria. Varios institutos, como el Politécnico, y el Castelao, se solidarizan con el Alexandre Bóveda y suspenden la actividad académica hasta el 8 de enero. El Saladino Cortizo suspendió el transporte escolar debido a que Vitrasa no lo podía atender.

Jueves, 18 de diciembre de 1980: Un grupo de estudiantes intentó incendiar un autobús de la línea 10 parado en la zona del Instituto de A Guia, siendo rociado previamente con líquido inflamable.[236] El Instituto de Cangas suspende también las clases hasta enero y el Alexandre Bóveda anuncia la intención de presentar una querella por los hechos sucedidos el día 15.

234 Explosivas declaraciones del alcalde Soto. De “barbarie terrorista callejera” calificó las acciones estudiantiles. (18 de diciembre de 1980). Faro de Vigo. p.18

235 La nueva protección de la Policía Nacional solo alcanzó a 10 autobuses. (18 de diciembre de 1980). Faro de Vigo. p.19

236 Intentan incendiar un autobús en la zona de A Guía. (19 de diciembre de 1980). Faro de Vigo. p.17



Autobuses escoltados por la policía. Imagen: Faro de Vigo, 27 de diciembre de 1980, p.18

Viernes, 19 de diciembre de 1980: Este día llegaron a circular unos 30 autobuses, siempre con protección policial, y varias patrullas vigilaban que no se produjeran incidentes. Aún así, varios postes de paradas fueron derribados por los estudiantes.[237]

Sábado, 20 de diciembre de 1980: Unos 50 autobuses salieron a la calle, y la Asociación Provincial de Empresarios del Comercio Textil dice en un comunicado que se sienten gravemente perjudicados por la falta de regularidad del transporte público y pide a sus asociados que faciliten la salida anticipada si es necesario a sus empleados por las dificultades para transportarse a sus domicilios.[238]

Martes, 23 de diciembre de 1980: En una reunión secreta entre el ayuntamiento y Vitrasa, se llegó a un acuerdo para la implantación de un bono-bus con carácter general, como ya existía en algunas ciudades.[239] Los ataques dejaron a la empresa en una situación angustiosa, viéndose forzada a pedir créditos para desembolsar las pagas extra de Navidad de sus empleados debido a las pérdidas ocasionadas. Un total de 62 vehículos salieron a la calle, y 26 aún se encontraban en reparaciones en el taller, con varios de ellos con daños graves en el motor debido a la introducción de azúcar y arena

237 Hacia un posible restablecimiento de la normalidad. (20 de diciembre de 1980). Faro de Vigo. p.16
238 Los comerciantes se sienten dañados por la falta de transporte. (21 de diciembre de 1980). Faro de Vigo. p.19
239 La Navidad parece imponer una tregua en el conflicto del bono-bus (24 de diciembre de 1980). Faro de Vigo. p.22

en los depósitos, y unos de los más antiguos con dificultades para reponer los cristales rotos, dado que ya no se fabricaban repuestos.

Sábado, 27 de diciembre de 1980: El periodista Segundo Mariño publica en el Faro de Vigo[240] una página donde vierte su opinión sobre el conflicto, diciendo que (reproduzco varios aspectos debido a su interés):

- Respecto a este conflicto no vale simplificaciones, dado que se mezclan varias cosas: Los estudiantes que piden una justa reivindicación, la manipulación de varios grupos políticos que tratan de rentabilizar para su causa cualquier movimiento de contestación, la incapacidad de la corporación municipal para afrontar estos temas, mezclada con concesiones electoralistas y demagógicas, la timidez de las autoridades para restablecer la normalidad por miedo a que la tilden de *facha.*
- *S*e critica al gobernador civil por decir que la solución al problema es municipal y no policial y al ayuntamiento por prometer bonos reducidos a los estudiantes sin que tuvieran cabida en el contrato.
- También critica al gobernador civil por decir que no puede entrometerse en la autonomía municipal cuando la última subida de tarifas fue aprobada por el gobernador civil sin consultar al ayuntamiento.
- Está de acuerdo con la matización del gobernador civil sobre que no se debe mezclar a los estudiantes que piden los pases y sus padres apenas llegan a fin de mes con los que los piden y sus padres tienen un elevado estatus económico.
- Un gobernador civil tiene la obligación de centrar un tema así de enrarecido, y su actitud contribuye a enrarecerlo más.

Viernes, 2 de enero de 1981: El alcalde anuncia que una de sus prioridades es establecer un bono-bus de carácter general, no solo para los estudiantes y que aunque todavía están lejos de alcanzar un acuerdo están en vías de ello.[241][242]

Miércoles, 14 de enero de 1981: En vista de que para la segunda quincena de este mes hay previstas negociaciones, la Coordinadora Aberta de Estudiantes exige al ayuntamiento que informe sobre el transcurso de las mismas. Se han parado las agresiones, pero siguen produciéndose saltos a los autobuses y la Coordinadora dice no hacerse responsable de lo que suceda.[243]

Martes, 3 de febrero de 1981: La Coordinadora Aberta de Estudiantes anuncia que vuelve a la carga, y por lo tanto, vuelven las pedradas. 20 autobuses fueron apedreados y se cortó la circulación en varios puntos. Fueron detenidos dos estudiantes.[244]

Viernes, 6 de febrero de 1981: Las negociaciones parecen estancadas, puesto que el ayuntamiento pretende implantar un bono-bus general. Pero el problema radica en que para ello sería necesario que los beneficiarios hicieran una inversión inicial que no estaría

240 Errores de un gobernador civil. Segundo Mariño. (27 de diciembre de 1980). Faro de Vigo. p.18
241 Nuevas medidas de aparcamiento con el fin de restringir las horas de estacionamientos en determinadas calles. (2 de enero de 1981). Faro de Vigo. p.19
242 Nuevas conversaciones Ayuntamiento-Vitrasa en fecha inmediata. (8 de enero de 1981). Faro de Vigo. p.15
243 Los estudiantes exigen al Ayuntamiento que informe sobre la negociación de Vitrasa. (15 de enero de 1981). Faro de Vigo. p.20
244 Veinte autobuses apedreados. (4 de febrero de 1981). Faro de Vigo. p.17

al alcance de todos, mediante la adquisición de tacos de billetes a un precio por unidad inferior al ordinario, y tampoco tenía claro si iban a caducar o no, teniendo en cuenta que los que utilicen los tacos no tendrían billete impreso, así que no estarían cubiertos por el seguro en caso de accidente.[245]

Martes, 10 de febrero de 1981: La guerra continúa, y los asaltos a los autobuses también. Ese día 43 personas fueron detenidas gracias a la acción de un conductor de la línea 4 que encerró a los asaltantes en su autobús y se dirigió a comisaría, donde los entregó. Vitrasa modificó los itinerarios de las líneas para no pasar por el instituto Álvaro Cunqueiro, zona negra del conflicto.[246]

Miércoles, 11 de febrero de 1981: La Coordinadora da una rueda de prensa sin permitir que sus 15 integrantes sean fotografiados ni identificados diciendo que vuelve la lucha contra los autobuses. Afirman además que *destrozar autobuses obedeciendo a una consigna reivindicativa no es ninguna salvajada.* Afirman además que los centros donde estudian están tomando medidas represivas contra ellos como expulsarlos unos días y que el ayuntamiento sigue sin resolver el conflicto.[247]

Miércoles, 18 de febrero de 1981: El ayuntamiento propone la creación de un bono-bus de tacos de 50 billetes reduciendo un 25% el importe del precio ordinario, es decir, el viajero tendría que pagar 638 pesetas por los tacos (si no los adquiriera pagaría 850 pesetas por los viajes que realizaría sin bono-bus).[248]

Martes, 24 de marzo de 1981: El concejal de tráfico anuncia que el ayuntamiento está tramitando con el Estado la financiación del bono-bus dado que el ayuntamiento tiene las arcas vacías y Vitrasa se está descapitalizando. A estas alturas ya no hay ataques y la batalla de los *pases pro-bus* ya se ha apagado.[249] Así que por estas fechas ya acabó una guerra que conmocionó a la ciudad y que no pocos la recuerdan, y de hecho, el que fuera alcalde de Vigo entre 1999 y 2003, Lois Pérez Castrillo, reconoció que participó en esta batalla.

2.13 - Problemas y más problemas

Un problema que no se solucionaba con el paso de los años es la competencia de transportes de otras empresas que recogían viajeros adelantándose a los Vitrasa y llevándolos a un precio más caro y sin dar billete, de forma ilegal porque el tráfico de viajeros dentro del casco urbano correspondía a Vitrasa en exclusiva. Esta irregularidad quitaba miles de viajeros cada día y era una importante merma de ingresos para la concesionaria.[250]

---

245 Dificultades para llegar a acuerdos en la negociación Ayuntamiento-Vitrasa. (7 de febrero de 1981). Faro de Vigo. p.18

246 Y los “cuarenta principales” llegaron a la comisaría. (10 de febrero de 1981). Faro de Vigo. p.16

247 La “Coordinadora Aberta” manifiesta que los estudiantes proseguirán la lucha contra “Vitrasa”. (12 de febrero de 1981). Faro de Vigo. p.21

248 Serias dudas de que la negociación con “Vitrasa” tenga resultados positivos. (19 de febrero de 1981). Faro de Vigo. p.17

249 Las subvenciones del transporte público serán para todos los usuarios. (25 de marzo de 1981). Faro de Vigo. p.16

250 Los taxistas quieren volver a la guerra con las empresas de transportes que hacen servicios irregulares. (2 de junio de 1981). Faro de Vigo. p.21

Tampoco los empleados estaban muy contentos, había que firmar nuevo convenio y debido a lo poco que progresaban las negociaciones, se convocó una huelga para el 27 de julio y el 3 de agosto de 1981. Pero al final se acabó desconvocando, debido a la apertura de nuevas negociaciones.[251]

En la calle Aragón se colocaron tres marquesinas, pero con un "pequeño" problema, y es que el bus de la línea 4 no se detiene delante de ellas, lo hace en las antiguas paradas, por lo que los vecinos se quejaban de que lo único que hacían era ocupar espacio.[252]

Una consecuencia de la guerra de los autobuses era la reducción del servicio, forzada por la falta de efectivos. Y muchos padecieron ese problema. En agosto de 1981, los vecinos de Beade se quejaban de que la línea 20 no hacía muchos de los viajes que antes hacía, lo que obligaba a que si coincidía, los vecinos utilizaran la línea especial de Porto, que era dos pesetas más cara.[253]

También llegaban quejas sobre la poca información en las paradas, en muchas de ellas no ponían ni las líneas que paraban allí, limitándose a indicar que allí había una parada. Y en ninguna se indicaba el sentido de las líneas, sus horas de paso ni su frecuencia.[254] Respecto a ello, en 1982 se anunció que cada parada tendrían rotulado las líneas que pasan y su recorrido, y las marquesinas contarán con un plano de las líneas.[255]

El 22 de septiembre de 1981 se anunció una nueva subida de tarifas, coincidiendo con la presentación de 12 nuevos vehículos, aumentando en 5 pesetas el billete ordinario.

Esta subida trajo un fuerte malestar en todos los sectores de la población, dado que, salvo los 12 nuevos autobuses, no traía ninguna contraprestación por parte de la concesionaria.[256] Y lo que es peor, amenazaba con volver a la situación de violencia que se había cerrado meses antes.[257]

---

251 Desconvocada la huelga en "Vitrasa". (26 de julio de 1981). Faro de Vigo. p.17

252 Las tres nuevas marquesinas de la calle Aragón siguen sin utilizarse. (29 de julio de 1981). Faro de Vigo. p.17

253 Los vecinos de Beade exigen el rápido reestablecimiento de la totalidad de los viajes de la línea 20 de Vitrasa. (2 de agosto de 1981). Faro de Vigo. p.21

254 "Vitrasa" mantiene desinformados a sus clientes. (4 de agosto de 1981). Faro de Vigo. p.16

255 Las líneas de extremo a extremo de la ciudad podrían tener una frecuencia de 20 a 25 minutos. (6 de enero de 1982). Faro de Vigo. p.15

256 "Vitrasa" no ofrece ninguna contraprestación a cambio de la subida. (23 de septiembre de 1981). Faro de Vigo. p.15

257 Profundo malestar en partidos y asociaciones ante la subida del transporte colectivo. (23 de septiembre de 1981). Faro de Vigo. p.20



Manifestación contra la subida de Vitrasa en 1982. Imagen: Faro de Vigo, 25 de junio de 1982. p.17

Debido a los ataques, Vitrasa se defendió[258] diciendo que la nueva tarifa ni siquiera era suficiente y que había sido aprobada con retraso, dado que para que el servicio fuera autosuficiente era necesario cobrarles 27 pesetas a los usuarios, y las subidas se están aplicando de forma general en toda España. Eso aparte de los viajeros que le sustrae la competencia desleal, que se cifraban en unos 5.000 diarios, además de afirmar que si se municipaliza el servicio, como se estaba haciendo en algunas ciudades de España, como San Sebastián o Córdoba, el precio de los billetes sería más caro o lo pagarían los ciudadanos mediante sus impuestos.

Y una curiosidad: el director de Vitrasa afirmaba en 1981 que el autobús eléctrico era el futuro y calculaba que en 5 años ya estarían implantados… mientras escribo esto, en el año 2021, los autobuses que se compran siguen siendo de gasóleo, y los autobuses eléctricos siguen sin despegar del todo, debido sobre todo a que muchas veces no son capaces de terminar una jornada de trabajo sin ser recargados. En aquella época se decía que el principal problema era el peso de las baterías, aparte de ser el doble de caros y requerir un mantenimiento más costoso.

Eso no impidió que el ayuntamiento interpusiera un recurso de alzada contra la Xunta por la subida, y pedir informe a la asesoría jurídica del ayuntamiento sobre la posible caducidad de la concesión por incumplimiento del contrato.[259] Es decir, palabras mayores.

Hay que tener en cuenta un detalle, el tema de los pases pro-bus estaba aún caliente y amenazaba con volver, y el ayuntamiento no quería que le explotara en la cara, así que estaba dispuesto a presentarse como defensor de los ciudadanos aunque no supiera quién iba a poner en la calle los autobuses.

Vitrasa contestaba[260] diciendo que las tarifas eran insuficientes, y que además estaba endeudada con la Caja de Ahorros Municipal de Vigo y con varios bancos, debido al

258 El presidente de “Vitrasa”, dispuesto a someterse a un debate público para demostrar que la última subida no es suficiente.

259 Posible caducidad de la concesión a VITRASA por incumplimiento del contrato. (24 de septiembre de 1981). Faro de Vigo. p.16

260 “Vitrasa” atraviesa una grave crisis económica. (30 de septiembre de 1981). Faro de Vigo. p.16

aumento de los costes de explotación (actos vandálicos y subidas del gasóleo) y a la caída de viajeros, debido al aumento del uso de los vehículos privados, muy en boga en aquellos años. Por su parte, las asociaciones de vecinos convocaron un boicot para el 5 de octubre.[261] Ese día fueron apedreados cinco autobuses hacia el final de la jornada, uno en el Berbés y cuatro en Coia.[262] El día 8, un tipo fue pillado con las piedras en la mano y aleccionando a varios chavales sobre la mejor forma de apedrearlos en la zona del Cementerio de Bouzas, siendo detenido.[263]

Respecto a los transportes piratas, la Federación Provincial de Empresarios de Transportes por Carretera afirmó en un comunicado que estaba en desacuerdo con las afirmaciones de la concesionaria y que ésta roba clientes del extrarradio, como en los casos de Peinador y Chapela, que hace competencia a los servicios regulares. Afirman que sus servicios se encuentran dentro de la ley, por lo que no entienden que los agentes municipales se dediquen a perseguirlos. Además, afirma que el aumento de tarifas aprobado por la Xunta se ampara en un informe previo favorable del ayuntamiento de Vigo, por lo que no entienden que ahora se rasguen las vestiduras.[264]

La resaca de los *pases pro bus* continuaba. El 4 de noviembre de 1981 grupos de estudiantes se manifestaron por las calles de la ciudad para exigir la liberación de las cinco estudiantes del instituto de A Guia detenidas el año pasado debido a su participación en las revueltas.[265]

2.14 - Rumbo al bono-bus

El 6 de mayo de 1982 Vitrasa volvió a pedir una nueva subida de tarifas, pasando a 29 pesetas el billete ordinario, aunque la fórmula polinómica que determinaba el aumento establecía una tarifa de 26 pesetas. Pero esta vez el ayuntamiento se iba a negar. Consideraba que no procedía un aumento del precio de los billetes hasta que no se establezca el bono-bus, que en este caso haría que el billete para quienes lo utilizaran valiera 20 pesetas.[266] Por su parte, el ayuntamiento se comprometía de una vez a acabar con la competencia desleal a Vitrasa con servicios de otras empresas que paran incluso en las mismas paradas. Por su parte, Vitrasa decía que por ahora no iba a presentar suspensión de pagos, pero era un riesgo, puesto que tiene compromisos que atender con los bancos y si no puede pagar no quedaría otro remedio, y acepta los bono-buses siempre y cuando sean financiados por el ayuntamiento o por unas tarifas más elevadas al resto de los usuarios.[267]

---

261 La Coordinadora de las Asociaciones de Vecinos propone para el lunes un boicot a Vitrasa. (2 de octubre de 1981). Faro de Vigo. p.16
262 Autobuses de Vitrasa apedreados por grupos aislados. (6 de octubre de 1981). Faro de Vigo. p.14
263 Drogadictos, ladrones y amigos de las pedradas. (9 de octubre de 1981). Faro de Vigo. p.13
264 “Es inadmisible que esta concesionaria diga que los servicios regulares de viajeros son piratas”. (4 de octubre de 1981). Faro de Vigo. p.17
265 Manifestaciones de estudiantes por las calles de Vigo. (5 de noviembre de 1981). Faro de Vigo. p.19
266 El ayuntamiento no admitirá el incremento de tarifas si no se establece el bonobús. (7 de mayo de 1982). Faro de Vigo. p.17
267 “Nosotros no presentamos suspensión de pagos, pero pudiera darse” (Gonzalo Álvarez, presidente de Vitrasa). (7 de mayo de 1982). Faro de Vigo. p.17

Finalmente el 10 de mayo se produjo la aprobación por parte de la Xunta de la subida de tarifas y del bono-bus, aumentando en 5 pesetas el billete ordinario, y donde se recogían los bono-buses.[268]

Vitrasa por su parte manifestó sus reservas, especialmente por el hecho de que la empresa tendría que poner los medios para controlar el fraude con los bono-buses, aunque en ese caso, Vitrasa sería la que propondría la sanción y el ayuntamiento el responsable de imponerla.[269] Pero si el bono-bus no salía adelante, el ayuntamiento se opondría a cualquier tipo de subida. Contra esta subida se convocó una manifestación el 24 de junio[270], convocada por el Bloque (AN-PG, UPG), las asociaciones de vecinos y varias asociaciones (sindicatos, partidos políticos…), saldría a las siete y media de la tarde de la Plaza de Portugal. Dentro de las razones para convocar la manifestación, se alude a la falta de información sobre el bono-bus. En la manifestación, de forma simbólica, se quemó un autobús de cartón con los colores de Vitrasa hecho por los propios manifestantes.[271]

La decisión de la Xunta tuvo su mérito porque ha conseguido enfadar a todos, a Vitrasa porque vio rebajadas sus pretensiones, al ayuntamiento porque no recoge el bono-bus y a los usuarios porque ven como suben de nuevo las tarifas sin contraprestaciones.[272]

Por su parte, la Asociación Provincial de Transporte Regular de Viajeros) vuelven a insistir de que las razones que esgrime Vitrasa respecto a la bajada de viajeros debido a la competencia desleal de empresas de fuera del municipio no tiene fundamento y en todo caso, quien hace competencia desleal a estas compañías es Vitrasa, que hace recorridos desde el extrarradio al centro de la ciudad.[273] Más tarde, denunció que Vitrasa incurría en ilegalidad al hacer transporte escolar, incluso retirando vehículos del transporte urbano para destinarlo a este fin, obligando a muchos críos a viajar de pie e incluso superando las capacidades previstas. Y de paso se ofreció al ayuntamiento para hacerse cargo del transporte urbano de Vigo, con 400 vehículos, precios más baratos y bono-buses para todos.

Finalmente, el 2 de julio se empezaron a aplicar las nuevas tarifas, sin el bono-bus. Dos días antes, Álvarez Arrojo anunció que estaban en trámite de hipotecar sus terrenos con la Caja de ahorros de Galicia (Caixa Galicia más tarde, ahora integrada en Abanca) debido al déficit contraído en 1981, para así evitar la suspensión de pagos.[274]

Y por pedir...los pensionistas pedían al ayuntamiento que la bonificación que disfrutaban se extendiera a sus esposas, dado que éstas en muchas ocasiones dependían del marido, y de paso que la barrera de ingresos para acceder a los bono-buses fuera de 30.000 pesetas en lugar de las 25.000 exigidas. Además, pedían que los conductores

---

268 Sube el transporte urbano y se establece el bonobús. (11 de mayo de 1982). Faro de Vigo. p.19
269 VITRASA sigue dispuesta a negociar el bonobus. (12 de mayo de 1982). Faro de Vigo. p.19
270 Manifestación contra la subida de VITRASA. (23 de junio de 1982). Faro de Vigo. p.17
271 Manifestación en contra de la subida de “Vitrasa”. (25 de junio de 1982). Faro de Vigo. p.17
272 Nadie está de acuerdo con la decisión de la Xunta sobre Vitrasa. (7 de julio de 1982). Faro de Vigo. p.16
273 “Las razones de Vitrasa para el aumento de tarifas carecen de fundamento”. (16 de mayo de 1982). Faro de Vigo. p.25
274 Hoy sube el autobús a 27 pesetas. (1 de julio de 1982). Faro de Vigo. p.18

exigieran a sus beneficiarios el carnet, dado que había quién especulaba con los bonos y a veces los usaban personas que no tenían derecho a ellos.

Pero la subida de tarifas no llegaba, puesto que el 8 de febrero de 1983 se pidió una nueva subida de 4 pesetas al billete ordinario y más los especiales.[275]

Esta amenaza de subida hizo que se creara un frente contra ella[276], incluyendo a partidos políticos y asociaciones de vecinos, que también protestaban por la precariedad del servicio, este frente pidió un boicot contra Vitrasa para el día 18, que consistía en no subir a los autobuses entre las siete y las nueve de la tarde.[277] La subida se empezó a ejecutar el 26 de marzo, con la excepción de que ambos billetes nocturnos, especiales y el de microbuses pasarían a valer una peseta menos de la subida inicial.[278]

La subida hizo que volviera a resurgir un conato de incendio de los *pases pro bus.* El 5 de abril se produjo una manifestación entre la Plaza de España y Príncipe, y de resultas de esta acción, 9 autobuses fueron apedreados.[279] Y estos actos tuvieron su reacción inmediata por parte de los conductores de Vitrasa, que se negaron a seguir prestando el servicio si no se garantizaba su seguridad y la de los pasajeros. Entre los tres días siguientes fueron atacados 53 vehículos, de los cuales 6 quedaron totalmente destruidos. Y por lo tanto, el día 7 el servicio fue suspendido entre las doce de la mañana y a las ocho y media de la tarde, debido a que los conductores se negaron a trabajar sin protección dada la violencia de los asaltos. Cuando volvieron al trabajo, contaban con protección policial.[280]

Al día siguiente los ataques continuaron, con 12 vehículos atacados, uno de ellos lleno de ancianos del geriátrico del Meixoeiro, cuyos ocupantes quedaron aterrorizados cuando piedras de grandes dimensiones alcanzaron todos y cada uno de los cristales del vehículo. En Pizarro, un conductor arrancó de forma brusca cuando estaba bloqueado por manifestantes y tiró a un estudiante. Por lo tanto, al mediodía, el servicio fue suspendido, y los manifestantes fueron hacia la base de Vitrasa a cantar las consignas. Por la tarde volvieron algunos vehículos, mientras se esperaba que al final del día llegaran 800 efectivos de las Fuerzas Especiales de la Policía Nacional procedentes de La Coruña.[281]

Tales disturbios no pasaron desapercibidos para el ayuntamiento, y el día 20 de abril sacó una nota informativa aclarando que la subida de tarifas es una decisión de la Xunta de Galicia que recurrió el ayuntamiento, y que está en proceso, y que comprende el malestar de los estudiantes, condenando firmemente los ataques y afirmando que la violencia no es solución ni medio para resolver nada.[282]

275 Vitrasa pide aumento de tarifa. (9 de febrero de 1983). Faro de Vigo. p.15
276 Constituido el "Frente Cidadán contra a suba do Vitrasa". (3 de marzo de 1983). Faro de Vigo. p.19
277 El "Frente Cidadán" prepara un boicot a Vitrasa. (6 de marzo de 1983). Faro de Vigo. p.19
278 Vitrasa Informa. (25 de marzo de 1983). Faro de Vigo. p.13
279 Los estudiantes se manifiestan pidiendo el bono bus. (6 de abril de 1983). Faro de Vigo. p.15
280 Los autobuses de Vitrasa circularán hoy con protección policial. (8 de abril de 1983). Faro de Vigo. p.16
281 Los estudiante se manifiestan ante el ayuntamiento. (9 de abril de 1983). Faro de Vigo. p.15
282 Ayuntamiento de Vigo. Nota de la alcaldía. (21 de abril de 1983). Faro de Vigo. p.16

Y los estudiantes, *coma se chovera,* porque dos días después 24 autobuses fueron atacados, con un conductor herido con una pedrada de los estudiantes.[283] Al día siguiente, Vitrasa publica una nota en el Faro de Vigo respondiendo a la nota del ayuntamiento, recordando que la subida de tarifas fue aprobada previamente por el ayuntamiento, y que Vitrasa es favorable a la implantación del bono-bus, incluso a su implantación inmediata si así lo desea el ayuntamiento en cualquiera de sus términos, pero que bajo ningún concepto va a permitir es que esa bonificación sea a su costa, especialmente porque en otras ciudades donde el bono-bus está implantado, el ayuntamiento subvenciona la parte del billete que se reduce.[284]

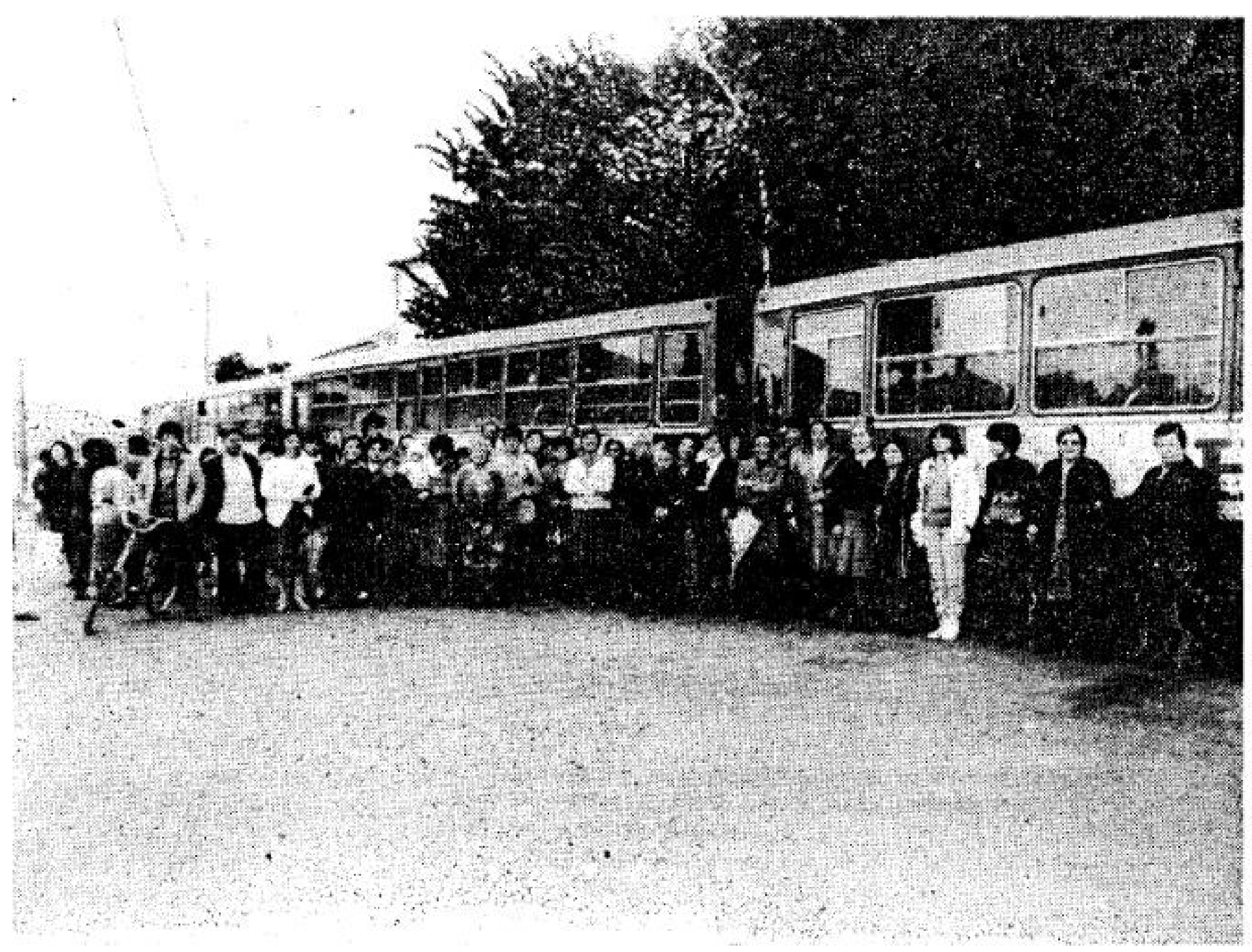
Es decir, ambas partes quieren implantar el bono-bus, pero ninguna quiere pagarlo de forma íntegra, y ninguna administración quiere hacerse cargo de las subidas de precio.

La situación se estaba descontrolando, y el día 26 de abril se recibieron varias llamadas en el Instituto Alexandre Bóveda (recuerden, el que suspendió sus clases cuando fueron las protestas de los *pases pro bus*) de amenaza de bomba. El instituto tuvo que ser desalojado, y en la misma nota, el Gobernador Civil incluyó el arresto de varios estudiantes del instituto que distribuían fotocopias firmadas por la Coordinadora Aberta de Estudantes en las que se pedía un boicot a Vitrasa y el instituto puso el grito en el cielo, sobre todo porque solo aparecía el instituto en el que estudiaban cuando era el suyo.

El instituto afirmaba que los hechos se estaban tergiversando y que el instituto está en contra de las acciones violentas contra Vitrasa, y que a los estudiantes detenidos no se les pudo imputar delito alguno, haciendo ver que estos estudiantes son los responsables de todo y al instituto de la violencia contra los autobuses de Vitrasa.[285]

Sin embargo, después de este incidente no hubo más problemas, y a los pocos días se produjo una nueva reunión entre el ayuntamiento y Vitrasa donde la empresa expuso la necesidad de disponer de unos ingresos mínimos para garantizar su supervivencia, y el ayuntamiento expuso no solo la necesidad del bono-bus, también la necesidad de reestructurar las líneas para ofrecer un mejor servicio.[286]

283 Conductor herido por una pedrada de estudiantes que atacaron un Vitrasa. (23 de abril de 1983). Faro de Vigo. p.14
284 VITRASA. Nota de la dirección. (23 de abril de 1983). Faro de Vigo. p.17
285 El Instituto “Alexandre Bóveda” disconforme con la nota gubernativa. (28 de abril de 1983). Faro de Vigo. p.14
286 El Alcalde se reunió con el presidente del Consejo de Administración de Vitrasa. (1 de mayo de 1983). Faro de Vigo. p.17



Tres autobuses de la línea 10 bloqueados por los vecinos de A Guía debido a la disminución de la frecuencia de dicha línea. Imagen: Faro de Vigo, 11 de noviembre de 1983. p.15

No obstante, el ayuntamiento quería conocer si era cierto que Vitrasa estaba en una situación económica delicada, y por ese motivo se le realizó una inspección económica en agosto, que dejaba claro que los problemas de Vitrasa eran reales.[287]

De paso, en agosto se publicó un bando en el que se prohibía fumar en los autobuses y se multaría con 200 pesetas a quién lo hiciera.[288]

Y para calentar el ambiente, durante estos días se anunció la reestructuración por decreto del sector naval, que dañaría gravemente a las industrias navieras de la ciudad, que incluía el cierre de Ascón, entre otras. El 13 de abril de 1983 los Vitrasa no funcionaron durante la manifestación de ese día, entre las 10 y 13:30. Y como pasa muchas veces que hay que negociar el convenio, los conductores de Vitrasa amenazaron con ir a la huelga para los días 21, 22, 28, 29, 30 y 31 de julio de 1983. La huelga no fructificó dado que se reabrieron las negociaciones.[289]

---

287 El ayuntamiento realizó una inspección económica en Vitrasa. (3 de agosto de 1983). Faro de Vigo. p.15
288 Multa de 200 pesetas a quienes fumen en los autobuses. (9 de agosto de 1983). Faro de Vigo. p.13
289 Asamblea de trabajadores de Vitrasa esta noche. (16 de julio de 1983). Faro de Vigo. p.15

No eran los únicos enfadados, los vecinos de la zona del instituto de A Guia estaban molestos por el hecho de que la línea 10 pasara a ser cubierta por tres autobuses en lugar de los cuatro habituales, porque eso incluía que la frecuencia, en lugar de 20 minutos, sería de 25, sin que el ayuntamiento y Vitrasa les dieran explicación alguna. Por lo tanto, el 10 de noviembre de 1983 un grupo de vecinos secuestró a los tres autobuses de la línea en su cabecera de cuatro a ocho de la tarde.[290] La Universidad tampoco tenía autobús y Vitrasa abandonó su intención de prestar servicio al campus, lo que motivó varias reuniones con el ayuntamiento para abordar el problema.[291] El ayuntamiento dice que no tiene fondos para solucionarlo, y por lo tanto, amenazaron con movilizaciones y paros[292], porque lo peor es que los organismos se pasan la pelota unos a los otros y aquí no se hace nada.

Respecto a los sucesos, el 9 de marzo de 1983 un niño de 10 años que circulaba con una bicicleta murió atropellado en Sanjurjo Badía por un vehículo de la línea 10, mientras circulaba hacia Caños, dado que el niño intentó adelantar al bus mientras estaba en la parada del número 132, empotrándose contra la rueda y falleciendo.[293]

2.15 - Por fin llega el bono-bus.

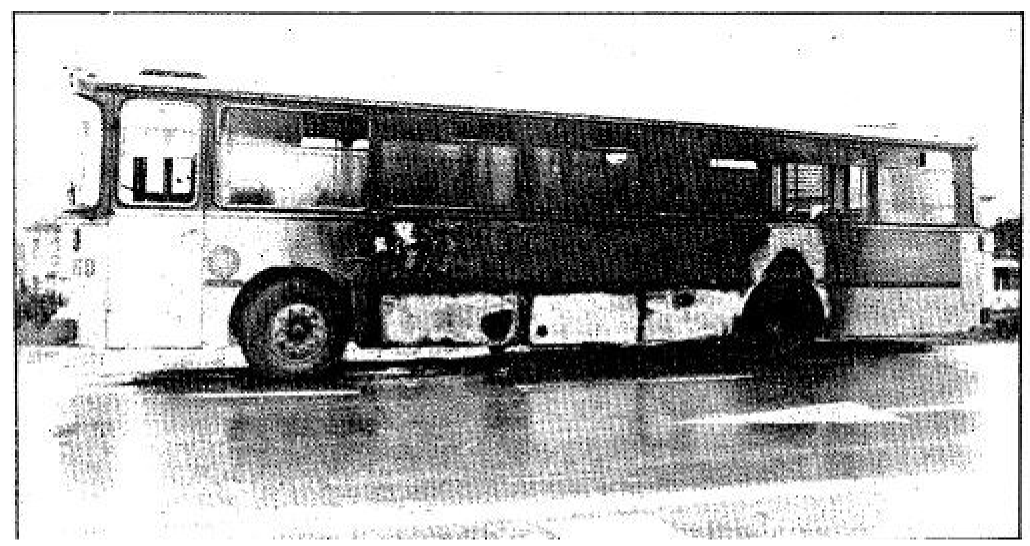
Llega 1984 y el bono-bus sigue sin estar establecido. El ayuntamiento va asumiendo de que Vitrasa no se lo puede pagar, porque padece graves problemas de descapitalización.[294] Y el 20 de enero llegaron por fin a un acuerdo.[295] El ayuntamiento subiría el precio de los billetes, estableciendo un bono-bus que permitiría hacer que los vigueses que lo utilizaran se ahorrarían la subida y dos pesetas. Es decir, con el bono-bus se cobraría la tarifa que antaño pagaban los vigueses cuando un día laborable se subían al bus entre las 5 y 8:30 de la mañana, aumentándose a 36 pesetas el precio del billete ordinario.

Se suprimirían los billetes nocturnos, que pasarían a ser ordinarios, al igual que el billete reducido de las mañanas, pudiéndose usar los bono-buses. Los bono-buses se venderían en tacos de 50 billetes, que solo se podían utilizar en días laborables. Para su obtención era necesario estar empadronado o en el caso de los estudiantes, estar matriculado en un centro de la ciudad de Vigo. A los que acreditaran que cumplían alguna de estas condiciones se le expedía un carnet con el cual podrían adquirir los bono-buses. Por otra parte, los jubilados consiguieron lo que querían, el billete reducido también vale para los cónyuges y la renta máxima se ampliaría a 30.000 pesetas.

Para ponerlo en marcha el ayuntamiento invertiría 18,4 millones de pesetas anuales, además establecería sanciones para los que no pagaran el billete, además de vigilar que los vehículos no aparcaran en las paradas del bus ni circularan ni aparcaran en el carril-

290 Vecinos de Teis retuvieron durante cuatro horas tres autobuses de Vitrasa. (11 de noviembre de 1983). Faro de Vigo. p.15
291 Los alumnos del CUVI se entrevistarán hoy con el alcalde. (9 de diciembre de 1983). Faro de Vigo. p.17
292 Los estudiantes del CUVI comenzarán una campaña de movilizaciones (18 de diciembre de 1983). Faro de Vigo. p.23
293 Niño atropellado y muerto por un autobús. (10 de marzo de 1983). Faro de Vigo. p.18
294 El Ayuntamiento continua estudiando el establecimiento del bono-bus. (17 de enero de 1984). Faro de Vigo. p.18
295 El Ayuntamiento y Vtrasa firmaron ayer el acuerdo para el establecimiento del bono-bus. (21 de enero de 1984). Faro de Vigo. p.13

bus. Y para celebrarlo, el autobús 69, heredado de la empresa de los Hermanos Martínez, se quemó al día siguiente en el alto de la Encarnación (línea Encarnación-Canido).[296]



Autobús número 69 después de sufrir un incendio. Imagen: Faro de Vigo, 22 de enero de 1984. p.16

Pero esta noticia, esperada por muchos, no fue del agrado para otros tantos. Se criticaba que el beneficio del bono-bus era ridículo, dado que con la subida de las tarifas el beneficio era de solo dos pesetas. Varias asociaciones de vecinos pidieron que el ayuntamiento municipalizara el servicio o por lo menos que aprovechara las ventajas de la libre competencia, dadas las concesiones que traería el acuerdo hacia la empresa.



El fantasma de los pases pro-bus se volvió a aparecer en 1984. Imagen: Faro de Vigo, 26 de febrero de 1984. p.16

Con o sin quejas, el 1 de febrero de 1984 entraron las tarifas en vigor, bono-bus incluido.[297] Y como pasaba cada vez que se subían las tarifas, los estudiantes rompían las lunas de los autobuses, haciendo que los conductores, que ya estaban cabreados por la cantidad de horas extra que se veían obligados a hacer, amenazaran con dejar de prestar

296 Se incendia un autobús urbano en el Alto de la Encarnación. (22 de enero de 1984). Faro de Vigo. p.16
297 El pleno aprobó ayer el bonobús y la nueva tarifa del transporte público (1 de febrero de 1984). Faro de Vigo. p.18

servicio. Varias asociaciones de vecinos, por su parte, hicieron campaña contra el bono-bus, y sobre todo por las concesiones que supone para Vitrasa[298]. Durante la semana siguiente, 30 vehículos fueron atacados. El 17 de febrero salieron a circular con escolta policial, pero no cesaron los ataques. Manifestaciones diversas, ataques, sentadas, cortes de tráfico… se sucedieron durante los días siguientes, produciéndose 7 detenciones y una anciana que viajaba en un microbús herida. [299][300][301]

Los viajeros se hartaban, los conductores tenían miedo porque en cualquier momento pueden ser atacados porque los asaltantes no esperan a que sean desalojados. Los propios conductores no reconocen a los asaltantes como viajeros habituales y que son enviados por alguien.[302][303] Durante febrero y marzo, casi todos los vehículos de la compañía fueron víctimas de ataques.



Esta imagen, habitual a finales de 1980, volvía a serlo en febrero de 1984, es decir, el Vitrasa tenía que circular escoltado por la policía. Imagen: Faro de Vigo, 29 de febrero de 1984. p.16

Es decir, la implantación del bono-bus, que en teoría tenía que ser una gran noticia que hiciera que los usuarios dieran saltos de alegría, se ha transformado, a tenor de lo que dicen las asociaciones de vecinos, en una nueva subida gravemente perjudicial para los usuarios, y los estudiantes, aún con el pase, seguían atacando los autobuses como en la época de los *pases pro bus.*

La Federación de las Asociaciones de Vecinos hizo saltar la liebre, y es que el ayuntamiento tenía en marcha un plan de líneas que supondría partir en dos muchas

298 Entre las elecciones sindicales y Vitrasa. (9 de febrero de 1984). Faro de Vigo. p.17
299 Ayer prosiguieron las agresiones contra los autobuses de Vitrasa. (18 de febrero de 1984). Faro de Vigo. p.16
300 Detenidos seis jóvenes por su presunta participación en el apedreamiento de doce autobuses el viernes. (19 de febrero de 1984). Faro de Vigo. p.16
301 Un joven detenido por apedrear un autobús urbano. (22 de febrero de 1984). Faro de Vigo. p.17
302 Aumenta la dureza en los ataques a los autobuses de Vitrasa. (26 de febrero de 1984). Faro de Vigo. p.16
303 Conductores de Vitrasa: "Suponemos quién envía a los que apedrean a los autobuses"; "Los pasajeros lloran, gritan y se tiran al suelo, unos encima de otros". (29 de febrero de 1984). Faro de Vigo. p.16

líneas y en “reconsiderar” (traducido del *politiqués*: eliminar) el servicio de microbuses. Como veremos más adelante, estas palabras serían proféticas…[304]

Finalmente, el 19 de abril se empezarían a aplicar las tarifas para los servicios especiales y festivos,[305] y el 2 de mayo el resto de tarifas y el bono-bus. El ayuntamiento publicó las normas para la obtención del bono-bus[306], que rezaban:

1 – La tarjeta se facilitará en el ayuntamiento, previa entrega de dos fotografías tipo carnet y una certificación acreditativa del empadronamiento del solicitante en el municipio de Vigo, o un certificado de matriculación en un centro docente oficial de Vigo.

2 – La certificación del empadronamiento se solicita mediante un impreso especial en el mostrador de la Oficina de Información del Ayuntamiento, una vegada que sea contrastada con el padrón será retirada después de cuatro días hábiles en el mismo lugar. En el momento de la expedición de la tarjeta se deberán abonar 10 pesetas, el coste de la tarjeta.

3 – Los titulares de las tarjetas de transporte podrán adquirir cuantos talonarios de 50 billetes precisen. Los talonarios tendrán la vigencia de dos meses naturales a partir de su adquisición, la fecha de expedición siempre será el 1º día del mes en el que se adquiera. Aunque en los primeros tacos llevan como fecha de caducidad el primero de junio, se entiende que es el primero de julio.

4 – Al iniciar cada viaje, los usuarios exhibirán su tarjeta y entregarán el correspondiente billete al conductor/cobrador. Si no coincidieran la tarjeta y el billete, tendría que abonar la tarifa ordinaria y le será retirada la tarjeta de transporte, todo ello sin perjuicio de la sanción que se le pudiera poner.

5 – En caso de inspección o revisión, los usuarios estarán obligados a presentar a los inspectores de la empresa, o a los agentes municipales, la tarjeta de transporte, además del resguardo del billete utilizado que tendrá que ser conservado hasta que acabe el recorrido.

6 – Las tarjetas y billetes son utilizables a cualquier hora los días laborables (no festivos) en los servicios urbanos. No vale para servicios especiales ni para microbuses.

7 – Cuando se proceda a la revisión de las tarifas, los billetes no utilizados serán sustituidos por nuevos perfiles en el plazo que se fije.

Días más tarde, el ayuntamiento sacó la siguiente nota informativa:

Como complemento al bando del excelentísimo señor alcalde de fecha del día 16 de abril conviene puntualizar los siguientes extremos:

---

304 La Federación de Asociaciones de Vecinos considera disparatada la nueva subida de tarifas de Vitrasa. (22 de marzo de 1984). Faro de Vigo. p.16

305 Vitrasa Informa. (18 de abril de 1984). Faro de Vigo. p.17

306 Axuntamento de Vigo. Nota informativa sobor da tarxeta de transporte. (25 de abril de 1984). Faro de Vigo. p.20

1 – Las condiciones de EXPEDICIÓN DE LAS TARJETAS DE TRANSPORTE SON LAS INDICADAS EN DICHO BANDO, SU TRAMITACIÓN ES LA SIGUIENTE:

a) Se rellena un impreso especial y se retira el resguardo.
b) Después de cuatro días hábiles se recoge el impreso cumplimentado en una ventanilla especial y se entregan las fotografías.
c) Se pasa a la ventanilla de pagos donde se recoge la tarjeta.

2 – Los ciudadanos que tengan certificado del censo expedido para otro asunto pueden presentarlo para agilizar la expedición de la tarjeta.

3 – El plazo de expedición de las tarjetas NO ACABA el día 1 de MAYO, si no que el 2 de MAYO comienza la utilización del billete reducido.



Autobús 327 después de cruzarse con un grupo de estudiantes. Imagen: Faro de Vigo, 22 de marzo de 1984. p.16

Por su parte, los conductores de Vitrasa temían que con el bono-bus los retrasos aumentaran debido al trabajo de ver las tarjetas y billetes de los usuarios. Fue peor: los conductores sufrieron el enfado de algunos viajeros debido al procedimiento manual, y algunos se acordaron de la familia del alcalde. Los conductores pedían que se mecanizara el sistema de cobro para evitar estos problemas.[307][308]

307 CC.OO y la INTG organizan juntas los actos de Vigo, pero los de Porriño sólo la central nacionalista. La UGT con el PSOE ante la tumba de los fallecidos socialistas, en Pereiró. (1 de mayo de 1984). Faro de Vigo. p.16
308 CC.OO espera que se concentren en Madrid más de 30.000 personas. (5 de mayo de 1984). Faro de Vigo. p.14

En los tres primeros meses se recaudaron 6 millones de pesetas en bono-buses, es decir, se realizaron algo más de 200.000 billetes bonificados.[309]



Microbús número 172 en proceso de vuelco por unos manifestantes de Ascón. Imagen: Faro de Vigo, 24 de octubre de 1984. p.18

Había otro problema, y es que la delincuencia en Vigo estaba por las nubes a primeros de los 80. La droga hizo estragos en la juventud y muchos robaban para pagar las dosis. Casi todos los días alguna sucursal bancaria era atracada, decenas de vehículos eran apaleados para robar lo que hubiera dentro… y a veces los autobuses de Vitrasa eran atracados, especialmente en las cabeceras.[310] Incluso, el 18 de junio de 1984, un autobús de la línea 22 fue secuestrado a punta de cuchillo mientras se dirigía a Alcabre, obligó a los viajeros a bajarse, le obligó a dirigirse hacia la Avenida de Madrid hacia la zona donde se encuentra la nave de cementos Prebentong (en el Camiño do Meixoeiro, a dos pasos de la Estrada Vella de Madrid) donde se llevó unas 45.000 pesetas, al final fue detenido y el dinero recuperado.[311]

Y por si fuera poco, el cierre de Ascón, por la reconversión industrial, trajo graves alteraciones de orden público que afectaron al servicio. Y lo que es peor, el 23 de octubre de 1984, uno de los microbuses de Vitrasa fue asaltado, volcado e incendiado. Se trataba del microbús número 172, mientras circulaba por la Plaza de España haciendo la línea M4. Mientras los bomberos intentaban acceder a la plaza para sofocar el fuego en el vehículo, los manifestantes asaltaron el vehículo y vaciaron el agua de los vehículos. Previamente habían intentado lo mismo con un autobús, al que desinflaron un neumático, pero no consiguieron volcar.[312]

309 Se compraron seis millones de pesetas en Bonobús. (29 de agosto de 1984). Faro de Vigo. p.13

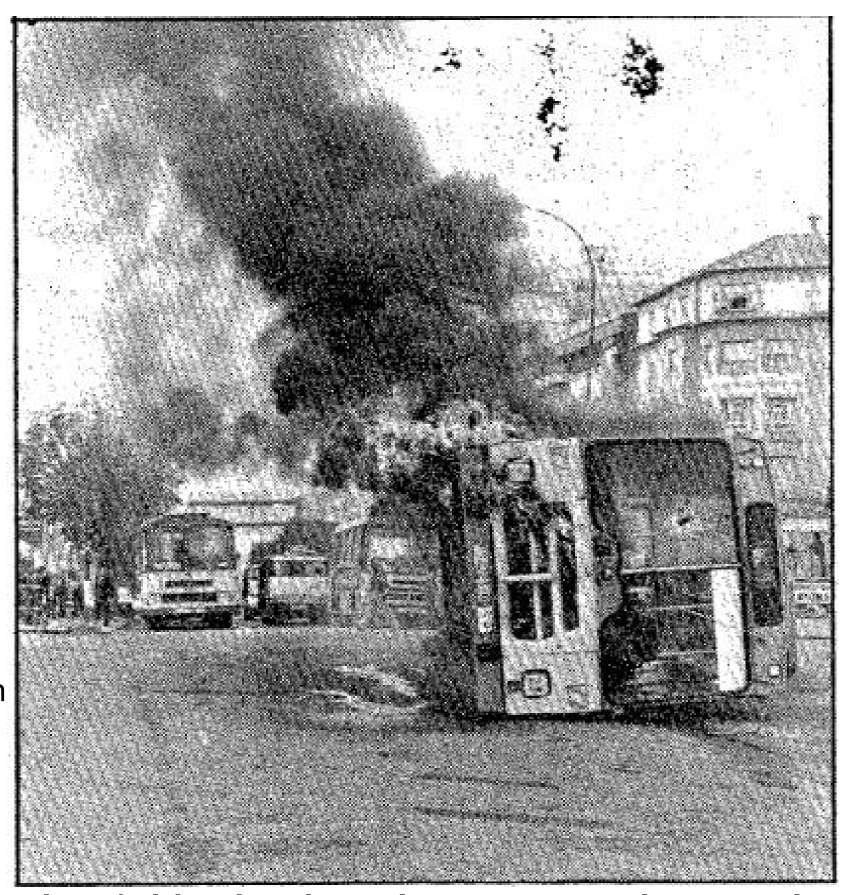
310 Dos menores detenidos como los presuntos autores de dos atracos a autobuses urbanos. (22 de agosto de 1984). Faro de Vigo. p.14

311 Un policía nacional de vacaciones en nuestra ciudad fallece a consecuencia de un disparo de pistola. (19 de junio de 1984). Faro de Vigo. p.16

312 La quema de un microbús, el vaciado de cemento de un camión hormigonera en la Plaza de España, barricadas y cuatro detenidos, saldo de la movilización de ayer. (24 de octubre de 1984). Faro de Vigo. p.18

2.16 - Rumbo a una utopía llamada Vigo

Por aquellos años las quejas contra el servicio eran unánimes, pero el ayuntamiento no podía atacar directamente a Vitrasa, ya sea municipalizándola o rescatando la concesión, debido el dinero que tendría que pagar, dado que no se daban las circunstancias para hacerlo gratis o a bajo coste.[313] Por lo tanto, el ayuntamiento tendría que solucionarlo modificando los servicios y las frecuencias, y mediante un estudio realizado por una consultora y las encuestas realizadas previamente se establecieron nuevos parámetros.[314]



Y después del vuelco, el incendio. Imagen: Faro de Vigo, 19 de octubre de 1984. p.19

Los cambios eran parte de un complejo plan de tráfico para mejorar el tránsito rodado, dado que los atascos ya eran parte del panorama viario vigués y el ayuntamiento necesitaba promover el transporte público para mejorar la situación.[315]

Mientras tanto el precio del transporte volvió a subir. El 4 de abril de 1985 el precio del billete, previamente aprobado por la Xunta de Galicia, aumentando el precio del billete ordinario a 41 pesetas.[316]

Ese mismo día se aumentó la renta máxima por debajo de la cual los pensionistas tendrían derecho a una reducción del 50% del precio del billete, pasando a 360.000 pesetas anuales. El mismo día de la subida, un autobús de la línea 6 fue apedreado mientras subía por la Avenida del Aeropuerto a las 22:45 con unos 50 viajeros a bordo, resultando herido el conductor.[317]

---

313 Siguen las quejas vecinales por deficiencias en "Vitrasa". (15 de junio de 1985). Faro de Vigo. p.24
314 El ayuntamiento dispondrá de un estudio para mejorar el tráfico y el transporte público. (6 de noviembre de 1984). Faro de Vigo. p.16
315 Se busca financiación para la reestructuración del transporte público urbano. (12 de abril de 1985). Faro de Vigo. p.21
316 Viguesa de Transportes S.A. Aviso al público. (3 de abril de 1985). Faro de Vigo. p.21
317 Un autobús urbano apedreado por tres jóvenes. (5 de abril de 1985). Faro de Vigo. p.17

La UGT consideró[318] que esta subida era una “agresión al pueblo de Vigo”, criticando además el hecho de que se conceda pasando por alto a una corporación local elegida por los ciudadanos y concediéndole la subida a una empresa que incumplía la legislación laboral y donde se camuflan horas extra, afirmando además que había afinidad entre Vitrasa y Alianza Popular (hoy Partido Popular), partido que gobernaba en aquellos años la Xunta de Galicia. Antonio Nieto Figueroa (Leri) pidió un pleno extraordinario para tratar la subida. En ese pleno se acordó interponer recurso contra la misma.[319]



Anuncio de la utopía llamada Vigo, en ella se ve a los Renault PR100.2 que empezarían a circular a partir de su implantación. Imagen: Faro de Vigo, 19 de diciembre de 1985, p.22

En Chapela los vecinos estaban molestos por el servicio de la línea de Encarnación a Canido, que pasó de circular cada media hora a hacerlo cada hora, y lo que era peor, se decía que Vitrasa tenía previsto eliminar ese servicio por falta de rentabilidad, sobre todo en invierno. Por lo tanto, para protestar, el 5 de junio de 1985, los vecinos cortaron el tráfico en la Avenida de Redondela, el primer día fue realmente tenso, dado que coincidió con las Fiestas de la Coca, día en el que muchos ciudadanos iban con sus vehículos a Redondela. Un vehículo que quería atravesar las barreras atropelló a un joven y otro intentó pasar la barrera a toda velocidad. Hasta que no vino la Guardia Civil por parte del ayuntamiento de Redondela, prometiendo a los manifestantes tomar cartas en el asunto no dejaron pasar a nadie. Tras un acuerdo entre Vitrasa, el ayuntamiento de Redondela y la asociación de vecinos de Chapela, la línea tendría dos variantes, una por Gran Vía y Coruña y otra por Buenos Aires y el centro, con una frecuencia de una hora.[320]

318 La Federación de Transportes de UGT considera la subida de “Vitrasa” como una agresión al pueblo de Vigo. (5 de abril de 1985). Faro de Vigo. p.19

319 Leri solicita la convocatoria de un pleno extraordinario sobre el tema Vitrasa. (9 de abril de 1985). Faro de Vigo. p.20

320 Vecinos de Chapela cortaron el tráfico durante tres horas. (6 de junio de 1985). Faro de Vigo. p.24

Mientras tanto, las conversaciones para preparar un nuevo plan de líneas avanzaban, además de nuevas líneas se adquirirían 20 nuevos vehículos, pasarían a ser de color rojo y se unificaría la tarifa. Más tarde, ya en diciembre, se anunció que el nuevo plan traería una subida del precio del billete.[321]

El 19 de diciembre de 1985 se publicaron los anuncios en el Faro de Vigo, que reproducimos aquí.



Paseo, aire puro, nuevos autobuses... tanto prometía el plan y no se tradujo en nada sustancial. Imagen: Faro de Vigo, 19 de diciembre de 1985. p.23

Pero esta utopía llamada Vigo ya empezaba a molestar a algunos según se iban conociendo sus detalles. El Partido Comunista de Galicia fue el primero en pronunciarse en contra, debido sobre todo a la eliminación de determinadas líneas, teniendo sus usuarios que tomar dos autobuses.[322] Critican además la subida prevista, del 15%, el retraso del plan y que está realizado para favorecer el beneficio a Vitrasa en vez de considerar el transporte urbano como un servicio social.

El plan se fue concretando, y constaba de 34 líneas, acabando la mayoría de ellas en la zona de As Avenidas.[323] Las asociaciones de vecinos enseguida pusieron el grito en el cielo, por tener que pagar dos billetes, por tardar más en llegar a los destinos, porque seguramente se producirían más atascos al llegar al centro. Además, anunciaron medidas.[324] Lo increíble del asunto es que el propio concejal de tráfico encargado de aplicar la reforma, Carlos Núñez, decía abiertamente que no estaba de acuerdo con el plan, sobre todo por la falta de un billete de correspondencia, que abaratara el transbordo.[325]

321 El 2 de febrero entrean en vigor las nuevas tarifas de Vitrasa. (5 de diciembre de 1985). Faro de Vigo. p.21
322 PCG-MR rechaza el nuevo plan de líneas de Vitrasa. (28 de diciembre de 1985). Faro de Vigo. p.23
323 Vitrasa dispondrá de 34 líneas de autobuses. (5 de enero de 1986). Faro de Vigo. p.26
324 Ocho asociaciones de vecinos califican de brutal y tercermundista la reestructuración del transporte público. (11 de enero de 1986). Faro de Vigo. p.20
325 Carlos Núñez cambia de estilo para no quemarse. (21 de enero de 1986). Faro de Vigo. p.18

Una de las medidas a tomar por parte de las asociaciones de vecinos es exigir la inmediata paralización del plan de transporte, y Carlos Núñez presentaría una moción de urgencia para conseguirlo.[326] En el caso de no conseguir nada se pasaría a las movilizaciones callejeras a partir del 31 de enero.[327] Es decir, sin que se publicara de forma oficial el listado de líneas, ya había una opinión casi unánime en contra, lo que no auguraba nada bueno. El ayuntamiento se vio obligado a aplazar la puesta en funcionamiento del plan, prevista inicialmente para el 2 de febrero y a reunirse con Vitrasa para dar una solución al entuerto.[328] La movilización prevista por las asociaciones de vecinos fue desconvocada. El pleno de la corporación del día 31 de enero que debía debatir la moción acabó con Carlos Núñez expulsado del pleno, al igual que la mayoría del público allí presente, que llamó cacique y dictador al alcalde y cortaron el tráfico delante del ayuntamiento durante unos minutos.[329]

El 3 de febrero se decidió que los autobuses no darían la vuelta en los jardines de As Avenidas, como estaba previsto inicialmente, debido a que 19 líneas eran demasiadas para dar la vuelta allí y se deteriorarían los jardines, en su lugar, la darían en el Areal o en la Puerta del Sol. También se decidió que los servicios entre Cabral y Bouzas seguirían existiendo y se crearía un servicio directo entre Cabral y Coia por Pizarro y Gran Vía. Las reuniones con la Federación Vecinal dieron como resultado que bajaría el número de líneas que acabarían en el centro.[330]

El 14 de febrero se presentó de forma oficial el nuevo plan de líneas, con el voto contrario del concejal de tráfico encargado de aplicarlas, lo que hizo más evidentes las diferencias entre el concejal (Carlos Núñez) y el alcalde (Manuel Soto). [331]

Las nuevas líneas fueron recibidas por la Asociación de Transportes Regulares de Viajeros como un pisoteo a sus concesiones, dado que algunas líneas sobrepasaban el límite urbano de la ciudad (no el municipio), las que van a Zamáns, Seoane, Bembrive (Chans), Puxeiros, Chapela y Encarnación. Sobre todo porque las empresas privadas no pueden competir con Vitrasa en la medida de que ésta tiene trato preferente y recibe dinero del estado. Además, amenazaron con tomar medidas legales si los autobuses llegaban a esos puntos.[332][333]

Finalmente, el día 1 del nuevo servicio de transporte sería el 25 de febrero de 1986. Ese día se pondrían en funcionamiento las nuevas líneas, se estrenarían 20 nuevos autobuses, éstos serían de color rojo y se subirían las tarifas, con el precio del billete a 46 pesetas.

---

326 Habrá mociones solicitando se paralice la reestructuración de Vitrasa. (26 de enero de 1986). Faro de Vigo. p.21

327 Solicitud de que se paralice la reestructuración del servicio del transporte urbano. (25 de enero de 1986). Faro de Vigo. p.15

328 Se confia que haya solución a las peticiones sobre la reestructuración del transporte. (2 de febrero de 1986). Faro de Vigo. p.18

329 En el Pleno municipal hubo gritos, expulsiones y abandonos. (1 de febrero de 1986). Faro de Vigo. p.21

330 Los autobuses del transporte público no utilizarán As Avenidas para dar la vuelta. (4 de febrero de 1986). Faro de Vigo. p.21

331 Informados favorablemente los nuevos cambios del transporte público urbano. (14 de febrero de 1986). Faro de Vigo. p.17

332 Preocupación de los transportistas regulares por las nuevas líneas de Vitrasa. (16 de febrero de 1986). Faro de Vigo. p.23

333 Denuncian ilegalidad en el acuerdo Ayuntamiento-Vitrasa. (19 de febrero de 1986). Faro de Vigo. p.19

2.17 - Inicio y fin de la utopía

Con estos precedentes nada bueno auguraban las nuevas líneas. Y el primer día respondió a las expectativas más pesimistas. Y tres manifestaciones, en Ramón Nieto, Travesía de Vigo y As Travesas ayudaron al caos general. Y es que no se había informado ni de los horarios de salida de las cabeceras, ni de la frecuencia ni del recorrido de las líneas (y de hecho no lo hemos podido encontrar). El desconcierto era general y decenas de personas se agolpaban en las paradas del centro esperando a que llegara su autobús. El ayuntamiento ordenó realizar un folleto con los horarios e itinerario de las líneas y de paso modificar algunos horarios.[334][335]



Microbús 171 repintado a rojo en 1986. Imagen: Flickr (TheSTB)
https://www.flickr.com/photos/47704640@N02/8419968176/

Tal fue el caos que la propia Vitrasa tuvo que sacar una nota de disculpas que rezaba[336]:

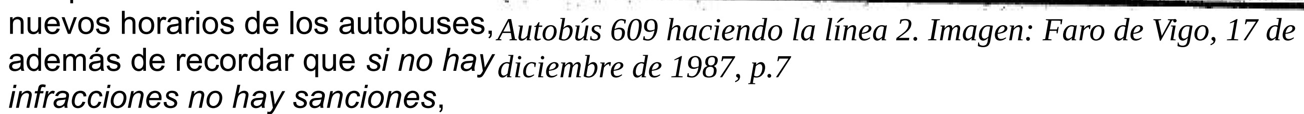
Esta empresa desea expresar sus disculpas a los usuarios del transporte urbano y al público en general, por los trastornos y molestias que hubiera podido general la implantación de los nuevos servicios, solicitando la comprensión de todos ante la natural desorientación que siempre lleva consigo una reestructuración tan profunda como la llevada a cabo.
Al mismo tiempo, expresa su voluntad de contribuir a que éstas sean subsanadas rápidamente, para lo cuál están estudiando con el Excelentísimo Ayuntamiento de Vigo las medidas precisas que esperamos encuentren la mayor colaboración por parte de los usuarios.

334 Ya se anuncian reajustes en los horarios del transporte urbano y otros posibles cambios. (27 de febrero de 1986). Faro de Vigo. p.18
335 Desconcierto del ciudadano vigués a la hora de coger el autobús. (28 de febrero de 1986). Faro de Vigo. p.16
336 Viguesa de Transportes SA (Vitrasa). (26 de febrero de 1986). Faro de Vigo. p.20

Debido al desconcierto general y al incumplimiento sistemático de algunas normas, como la utilización del carril-bus por parte de vehículos particulares, el 2 de marzo el ayuntamiento sacó un bando, donde entre otras medidas se anunciaban:[337]

- Los carriles-bus serán vigilados permanentemente por la policía local, al igual que las paradas y las cabeceras de las líneas.
- Si algún vehículo circula de forma ilegal por el carril-bus será multado con 10.000 pesetas.
- Si algún vehículo estaciona en doble fila o en el carril-bus será multado con 4.000 pesetas.
- Si algún vehículo estaciona en una parada del bus será multado con 10.000 pesetas, y los que detengan su coche en doble fila, abandonándolo, serán multados con 5.000 pesetas.
- Si algún infractor incurre en desacato al agente sufrirá aparte una multa de hasta 15.000 pesetas. Y si sucede una agresión física se interpondrá una querella criminal contra el agresor.




Autobús 609 haciendo la línea 2. Imagen: Faro de Vigo, 17 de diciembre de 1987, p.7

En este bando se aclara que en dos semanas se hará una campaña de información sobre los nuevos horarios de los autobuses, además de recordar que *si no hay infracciones no hay sanciones*, que no está de más aclarar, y de paso, también aclara que el único responsable de estas medidas y de la reestructuración de las líneas es el ayuntamiento. Y como cada vez que se suben las tarifas, volvieron los ataques, aunque en este caso solo se tiene constancia de uno en Puxeiros, donde un autobús fue víctima del lanzamiento de bolas de acero, siendo detenidos inmediatamente los responsables.[338]

Finalmente, el 22 de marzo se cambiarían de nuevo las líneas, es decir, años de estudios, 18 millones de pesetas, horas de reuniones, campañas publicitarias y la utopía llamada Vigo diría adiós dejando a su paso usuarios cabreados, amenazas de querellas y 18 millones de pesetas dilapidadas. Aquí se acaba uno de los episodios más grotescos de la larga historia de Vitrasa.[339]

---

337 Concello de Vigo. Bando de la Alcaldía. (2 de marzo de 1986). Faro de Vigo. p.20

338 Nuevo atraco a la sucursal de C.A.V. a cargo de dos jóvenes armados de pistola y revólver. (15 de marzo de 1986). Faro de Vigo. p.15

339 El transporte urbano vuelve al sistema antiguo. (15 de marzo de 1986). Faro de Vigo. p.17

2.18 - Las nuevas líneas no solucionan los problemas

Parecía que la tercera reforma de las líneas iba a traer la calma, pero nada más lejos de la realidad. Las asociaciones de vecinos anunciaron concentraciones, dado que zonas como Teis perdían hasta 6 autobuses por hora, además de esa zona, en el Calvario y en As Travesas se harían concentraciones contra las nuevas líneas.[340]

No solo las nuevas líneas traían problemas, los trabajadores de Vitrasa denunciaron públicamente el 26 de marzo de 1986 el hecho de que la empresa despreciaba de forma sistemática a los órganos de representación de los trabajadores, negándose sistemáticamente a la negociación y ejerciendo presión mediante sanciones y coacciones desproporcionadas. También afirman que la reforma de las líneas va en beneficio de la empresa debido a la retirada de vehículos de la circulación.[341]

El 14 de abril, coincidiendo con una modificación de varias líneas, se permitió que la bonificación de los jubilados fuera válida también los días festivos.[342] Pero el descontento seguía. El concejal Agustín Arca afirmó que los tacos de billetes se venderían también en grupos de 20 billetes, y en el pleno se votó una moción pidiendo que los servicios nocturnos vuelvan a tener como mínimo los horarios antiguos y que los sábados se consideren días laborables respecto a los horarios de las líneas. Además, se constataba que ciertas líneas anteriores cumplían mejor su servicio antes de la reforma y también que se permitiera la



Autobús de Vitrasa bajando Colón con los nuevos colores. Imagen: Faro de Vigo, 16 de julio de 1986. p.17

340 Diecisiete asociaciones de vecinos, en contra de la nueva reforma del transporte urbano. (19 de marzo de 1986). Faro de Vigo. p.17

341 Los trabajadores de Vitrasa denuncian sanciones y coacciones. (26 de marzo de 1986). Faro de Vigo. p.15

342 Aviso para los usuarios de Vitrasa. (12 de abril de 1986). Faro de Vigo. p.16

adquisición de bono-buses sin trabas legales y sin fecha de caducidad, y la instauración de un billete de correspondencia y más marquesinas.[343] Finalmente los grupos de 20 billetes no se confeccionarían, sino que serían de 75, para favorecer el uso del transporte público.[344]

Había otro problema, ya observado por Leri, y es que el servicio a las playas sería bastante deficiente. El alcalde argumentó que en verano se estudiaría un servicio especial, pero Vitrasa argumentaba que las cuatro líneas que iban a las playas (10, 11, 16 y 27) eran un servicio suficiente con sus refuerzos los días buenos.[345] A los pocos días se anunció una línea especial que iría desde la Travesía de Vigo por Gran Vía, Castelao, Tomás Paredes y Atlántida hacia Samil con frecuencias adaptadas a la demanda.[346]

Los efectos de la nuevas líneas fueron negativos. En noviembre de 1986 el número de viajeros había descendido en más de tres millones en relación con el mismo periodo del año 1985[347], y previamente, Vitrasa había comunicado que para que el servicio fuera rentable sería necesario subir el billete ordinario a 73 pesetas[348], de las 49 que costaba en ese momento (3 pesetas eran subvencionadas por el ayuntamiento, por el cual se pagaban 46 pesetas). Y eso hacía que la descapitalización de la empresa fuera a más. Para ello, Vitrasa pidió una reestructuración de frecuencias y la eliminación de servicios que no justifiquen su mantenimiento, a no ser que el ayuntamiento acceda a compensar económicamente a la empresa, redistribuir la oferta de plazas en determinados trayectos para ajustarse a la demanda y que el ayuntamiento actúe contra las empresas que realizan trayectos ilegales dentro de la ciudad. También pidió más carriles-bus, y la restitución del que había en Urzáiz y una campaña publicitaria para fomentar el transporte público.[349]

Y algunas líneas presentaban un funcionamiento deficiente, la que más problemas daba era la 19, entre Colón y Rabadeira, puesto que tenía un recorrido muy corto, terminaba muy pronto su servicio y además solía tener problemas para cumplir los horarios, especialmente en horas punta.[350]

El 22 de febrero de 1987 se puso en marcha una nueva subida, pasando a cobrarse 50 pesetas por el billete ordinario, y apareciendo el bono-bus escolar, con un precio de 39 pesetas el billete.[351]

---

343 Arca: "No tenemos planteamientos estáticos en el servicio del transporte urbano". (6 de abril de 1986). Faro de Vigo. p.20
344 Una mayoría de concejales presentarán mañana una moción de urgencia, solicitando diversas mejoras en el transporte urbano. (13 de abril de 1986). Faro de Vigo. p.21
345 El Ayuntamiento trata de crear un adecuado servicio de transporte a la zona de playas. (13 de junio de 1986). Faro de Vigo. p.19
346 Mínima ampliación de la empresa Vitrasa para el servicio de transportes a playas. (20 de junio de 1986). Faro de Vigo. p.21
347 "Vitrasa" ha perdido en lo que va de año alrededor de tres millones de viajeros. (14 de noviembre de 1986). Faro de Vigo. p.3
348 VITRASA pide que el billete ordinario cueste 73 pesetas para que el servicio sea rentable. (30 de octubre de 1986). Faro de Vigo. p.4
349 El próximo año "Vitrasa" deberá recaudar más de 1.100 millones para cubrir costos. (15 de noviembr de 1986). Faro de Vigo. p.4
350 La línea de autobuses a Candeán, deficiente. (24 de mayo de 1987). Faro de Vigo. p.4
351 A partir de hoy cuesta más caro el Vitrasa. (22 de febrero de 1987). Faro de Vigo. p.9

Y como suele ser habitual cuando se suben los precios, hay ataques contra los autobuses. Doscientos estudiantes del Instituto de Coia se dedicaron a apedrear autobuses, resultando heridos dos viajeros de los vehículos atacados.[352]



En aquellos años era común que los autobuses de Vitrasa se vieran bloqueados por diversas manifestaciones, como este de la línea 21. Imagen: Faro de Vigo, 22 de marzo de 1990. p.11

De forma pacífica se manifestó el Partido Humanista, por Plaza de América y Florida, cuyos manifestantes llevaron un autobús hecho de cartón.[353]

2.19 - La auditoría a Vitrasa huele a podrido…

El ayuntamiento respondió con el anuncio de una nueva auditoría a la empresa antes de discutir nada[354], para conocer hasta qué punto la descapitalización de la empresa es real.[355] No nos olvidemos que años antes se había realizado una inspección económica que probó que los problemas de Vitrasa eran reales y era deficitaria. Condicionado a esta nueva auditoría se establecería una nueva subida de tarifas. Ya la propia auditoría trajo polémica, puesto que la firma que la iba a realizar era desconocida, y existieron acusaciones de amiguismo y de concurso amañado, dado que no se le comunicó a la Agrupación Territorial de Galicia del Instituto de Censores Jurados de Cuentas de España (la asociación que integra a los profesionales legalmente habilitados para la profesión), y que solamente tres despachos de los veinte que existían en Vigo se hayan presentado.[356]

352 Dos viajeros de Vitrasa heridos por unas pedradas. (24 de febrero de 1987). Faro de Vigo. p.7
353 Jóvenes de Las Traviesas contra la subida del bus. (22 de marzo de 1987). Faro de Vigo. p.9
354 El ayuntamiento va a encargar una auditoría de “Vitrasa” para concer la situación real. (25 de noviembre de 1986). Faro de Vigo. p.3
355 El ayuntamiento da “luz verde” a la auditoría sobre Vitrasa. (2 de diciembre de 1986). Faro de Vigo. p.5
356 La firma que auditará a Vitrasa es desconocida. (17 de diciembre de 1986). Faro de Vigo. p.7

El ganador fue De la Peña y Rey S.L., y esta empresa encargó la "dirección técnica" a un centro jurado de cuentas de Barcelona, teniendo que desplazarse un profesional a Vigo con gastos pagados, supuestamente a cuenta del presupuesto que el ayuntamiento ha aceptado pagar por la auditoría, que eran 1.680.000 pesetas de la época. Además, la asociación desconocía a estas tres empresas que se presentaron.[357]



Autobús 305 haciendo la línea 7 en la Plaza de América. Imagen: Faro de Vigo, 30 de junio de 1987, p.4

Pero hasta las tres propuestas que se presentaron olían mal, dado que una de las propuestas no estaba firmada y otra está por una persona que figuraba como asesora de la tercera propuesta, que fue la ganadora.

El 17 de julio de 1987 salieron a la luz los resultados de la auditoría, aunque al final eran inservibles porque no estaban actualizados y de hecho se acababa de aprobar unas mejoras sociales hacia los conductores que iban a costar dinero.[358] Lo que sí afirmaban es que en Vitrasa no había registros de material inmovilizado, lo que era imprescindible para sacar conclusiones, aparte de varios aspectos que estaban sin documentar.[359]

---

357 Martínez-Morás sugiere que se anule la adjudicación auditora de Vitrasa. (21 de diciembre de 1986). Faro de Vigo. p.8

358 La auditoría sobre Vitrasa, finalizada desde hace un mes. (17 de julio de 1987). Faro de Vigo. p.5

359 Una auditoría señala que en "Vitrasa" no hay registros de material inmobilizado. (17 de diciembre de 1987). Faro de Vigo. p.7

2.20 - Los Vitrasa nuevos se fugan

El 12 de julio de 1986 saltó el escándalo. La USO (Unión Sindical Obrera) denunció que tres autobuses de Vitrasa relativamente nuevos (tenían 5 años de antigüedad), los numerados como 401, 406 y 407 aparecieron prestando servicio en León, con la decoración de su servicio municipal de autobuses, pero conservando las matrículas. Nieto Figueroa presentó un escrito pidiendo explicaciones.[360]







Días después el ayuntamiento anunció que iba a examinar exhaustivamente la concesión del transporte urbano y especialmente el asunto de los vehículos vendidos, por si Vitrasa hubiera incurrido en falta y fuera preciso aplicar una sanción. De paso se buscarían las cosquillas a la empresa, como se llevaba haciendo desde siempre.[361]

El 29 de julio Vitrasa responde, comunicando que los tres vehículos fueron vendidos debido a que ofrecieron un rendimiento menor a muchas unidades más viejas y además, su rendimiento era sensiblemente inferior a las otras unidades de este mismo modelo. Aclara además que sobre esos tres vehículos no pesaba prohibición alguna de enajenación y que serían sustituidos por nuevos vehículos, comunicando además su intención de cumplir los planes de renovar la flota para que en un plazo de tres años la edad media de los vehículos sea de 7 años y que no circularían vehículos con edades superiores a 14 años. Además, Vitrasa denuncia que existe la intención de enfrentar a la empresa con sus usuarios y el ayuntamiento.[362]

Las imágenes de la discordia: Los Pegaso 6038 vigueses prestando servicio en León y con los colores de su ciudad. Imagen: Faro de Vigo, 12 de julio de 1986. p.17

360 "Tres vehículos de Vitrasa trabajan para Autobuses de León S.A.". (12 de julio de 1986). Faro de Vigo. p.17

361 El Ayuntamiento va a examinar exhaustivamente la concesión del transporte urbano a Vitrasa. (16 de julio de 1986). Faro de Vigo. p.17

362 La dirección de Vitrasa asegura que hay intención de enfrentar a la empresa con el ayuntamiento. (29 de julio de 1986). Faro de Vigo. p.17

En octubre, Vitrasa vendió otros 12 autobuses de la serie 300 a Zaragoza (TUZSA), vehículos pertenecientes al excedente que como garantía del aval exigió el ayuntamiento a Vitrasa para realizar la última ampliación del servicio.[363] A los pocos días, el ayuntamiento exigió a Vitrasa la vuelta de esos autobuses, debido a que los servicios que habitualmente realizan se estaban cubriendo con vehículos de muchos años. Por supuesto, volvieron a la ciudad.

2.21 - Los conductores hacen una huelga de verdad por primera vez

En marzo de 1987, UGT afirma que Vitrasa se niega a reconocer el comité votado por los trabajadores, con la intención de torpedear las negociaciones del convenio colectivo. Como consecuencia, presentó conflicto colectivo ante la Consellería de Traballo de la Xunta de Galicia.[364]

Finalmente el 30 de junio se anunció huelga[365]. Se realizaría los días 10, 13, 17, 20, 24, 27 y 31 de julio, y los días 3, 5, 7, 10, 12, 14, 17, 19, 21, 24, 26 y 28 de agosto e indefinida a partir de septiembre, siempre y cuando la dirección de la empresa no llegara a un acuerdo para la firma del nuevo convenio colectivo. En el nuevo convenio, los trabajadores solicitan dos días de descanso semanal, dado que oficialmente solo tienen concedido uno, aunque cuando un trabajador supera las 40 horas semanales se le da un día de descanso, evitando así abonar buena parte de las horas extra. También piden que el complemento de antigüedad se calcule sobre el salario base de cada categoría, y no sobre el SMI (Salario Mínimo Interprofesional). Y también exigen que la pérdida del carnet por accidente no suponga la pérdida del empleo, teniendo en cuenta además que en algunas cabeceras, se ven obligados a dar la vuelta en lugares prohibidos.

363 Vitrasa explica el envío de autobuses a Zaragoza. (28 de octubre de 1986). Faro de Vigo. p.6
364 Planteado conflicto colectivo en Vitrasa. (14 de marzo de 1987). Faro de Vigo. p.3
365 A partir del día 10, huelga de los trabajadores de “Vitrasa”. (30 de junio de 1987). Faro de Vigo. p.4



Autobús 311 ejerciendo servicio en la línea 27 a finales de 1989. Imagen: Flickr (The STB) https://www.flickr.com/photos/47704640@N02/8418983855

Durante años anteriores se vio que los conductores de Vitrasa han convocado huelgas unas cuantas veces, pero nunca se llevaba a cabo dado que antes de que llegara a realizarse la empresa se avenía a negociar y se desconvocaba. Lo único que se hicieron fueron huelgas de solidaridad que consistían en circular muy despacio. Y esta vez parecía que iba a suceder lo mismo, y efectivamente, así fue. El día antes se desconvocó la huelga, debido a una negociación con la empresa en la que los trabajadores prácticamente consiguieron lo que querían.[366]

Pero la paz duraría poco, dado que la empresa empezó a incumplir los acuerdos, sobre todo referentes a los descansos, dado que los concedían cuando a la empresa le daba la gana. Y lo peor era con las vacaciones, que se cambiaban días antes de que el trabajador las pudiera disfrutar sin consultárselo previamente, incumpliendo la ley que obliga a comunicar al trabajador la fecha de disfrute de sus vacaciones con dos meses de antelación. De resultas de estos incumplimientos, los trabajadores dieron un ultimátum: Si no hay acciones positivas por parte de la empresa en estos aspectos se iría a la huelga.[367][368]

366 No habrá huelga de Vitrasa, al haberse firmado el nuevo convenio colectivo. (10 de julio de 1987). Faro de Vigo. p.3

367 El martes, acto de conciliación en Vitrasa para evitar un posible conflicto. (13 de septiembre de 1987). Faro de Vigo. p.3

368 Los trabajadores de “Vitrasa” dan un ultimátum a la empresa. (16 de septiembre de 1987). Faro de Vigo. p.4

Finalmente los conductores convocaron huelga para los días 28 y 30 de septiembre y los días 2, 5, 7 y 9 de octubre, siendo indefinida a partir del 13 de octubre. [369]

Pero en este caso hubo un hecho que tensó la relación entre las partes, y es el despido de dos conductores el pasado 4 de septiembre. Uno de ellos estaba de baja y se desconocen las razones, pero del otro sí se sabían.



El autobús de la línea 14 en aquellos años (finales de 1989). Imagen: Flickr (The STB) https://www.flickr.com/photos/47704640@N02/8419017763

Era un conductor de la línea 14 (Pta.Sol – Moledo), que en el último viaje se encontraba con el bus vacío en la Plaza de España en dirección a la Puerta del Sol. Por lo tanto, en vez de continuar el viaje decidió retirarse a base desde allí y repostar en la gasolinera de la plaza en lugar de hacerlo en la que le tocaba. La empresa le imputó abandono del servicio, y este hecho, unido a un accidente que tuvo meses antes, le acabó costando el puesto de trabajo. Al día siguiente el conductor demandó a la empresa ante Magistratura[370].

Por lo tanto, la huelga sería una realidad y se establecieron unos servicios mínimos del 50% en todas las líneas.

Vitrasa sacó una nota en el Faro de Vigo del 27 de septiembre que rezaba[371]:

Ante la convocatoria de huelga realizada por el Comité de Empresa y el cúmulo de informaciones procedentes de los convocantes de esta huelga, en orden a las motivaciones de la misma, esta Dirección se encuentra en la obligación de informar a los usuarios:

---

369 Huelga en "Vitrasa" el 28 y el 30 y el 2, 5, 7 y 9 de octubre. (18 de septiembre de 1987). Faro de Vigo. p.6

370 Mañana comienza la huelga de "Vitrasa" que mantendrá un servicio del 50 por ciento. (27 de septiembre de 1987). Faro de Vigo. p.3

371 VITRASA. Nota informativa dirigida a los usuarios del servicio con motivo de la convocatoria de huelga realizada por el comité de empresa. (27 de septiembre de 1987). Faro de Vigo. p.6

1 – En fecha reciente – 13 de julio último – fue suscrito el Convenio Colectivo de esta Empresa, manteniendo la línea de mejora económica de sus trabajadores, los cuales ocupan una situación privilegiada dentro del sector.
2 – Es prueba indudable de la anterior afirmación que las remuneraciones globales de los trabajadores de VITRASA, SUPERAN EL SESENTA POR CIENTO DE LAS SEÑALADAS EN EL CONVENIO PROVINCIAL VIGENTE EN EL SECTOR, Y EL TREINTA POR CIENTO, LAS PERCIBIDAS POR LA SIGUIENTE EMPRESA DE TRANSPORTE COLECTIVO URBANO DE GALICIA
3 – A pesar de la inconcreción de los objetivos de la huelga, donde realmente parece subyacer, como motivación fundamental, la de modificar sustancialmente el Convenio recientemente pactado, también suscrito bajo las amenazas de huelga, la Empresa ha intentado, en todo momento, llegar a una avenencia, al objeto de evitar perjuicios a terceros, en el caso de los usuarios del servicio, ajenos por completo al conflicto planteado. Todos los intentos han resultado infructuosos, incluso la reunión de conciliación, promovida por la Delegación Provincial de Trabajo, sin que el Comité haya aportado razones al respecto.
4 – Finalmente, la Empresa lamenta que se haya llegado a esta situación, totalmente injustificada, que solo perjuicios puede producir a los propios trabajadores, como también a los usuarios a quienes rogamos disculpen las molestias, como víctimas inocentes, van a serle ocasionadas.

Al final llegó el día de la huelga, y había una gran expectación sobre lo que iba a suceder con la mitad de los autobuses parados y con posibles piquetes, sabotajes… lo típico de las huelgas. Y no pasó nada importante. Se cumplieron los servicios mínimos a rajatabla, y los escolares fueron atendidos en su totalidad y no hubo ni un solo incidente. Ni siquiera existieron demasiadas protestas por parte de los usuarios. Incluso se observó un fenómeno extraño, y es que el tráfico circuló con más fluidez de lo habitual, señal de que muchos de los atascos que se originaban en el centro eran ocasionados por la excesiva concentración de autobuses.[372]

Al final el conflicto se acabó resolviendo el día 29, ese día se llegó a un acuerdo y se decidió poner fin a la huelga. Ambas partes acordaron confeccionar un calendario de descansos de mutuo acuerdo, negociar el resto de asuntos y la empresa reconsideraría el despido de los dos trabajadores. Y así termina la primera de las huelgas que sacudieron a la empresa.[373]

Más tarde llegaría la huelga general del 14 de diciembre de 1988, en la cual fueron detenidos cinco sindicalistas de Vitrasa debido a que supuestamente se bloqueó la salida de los autobuses que tenían que prestar servicios mínimos, aunque al no demostrarse los hechos, fueron liberados poco después.[374]

2.22 - Se va Arrojo, llega Carballo

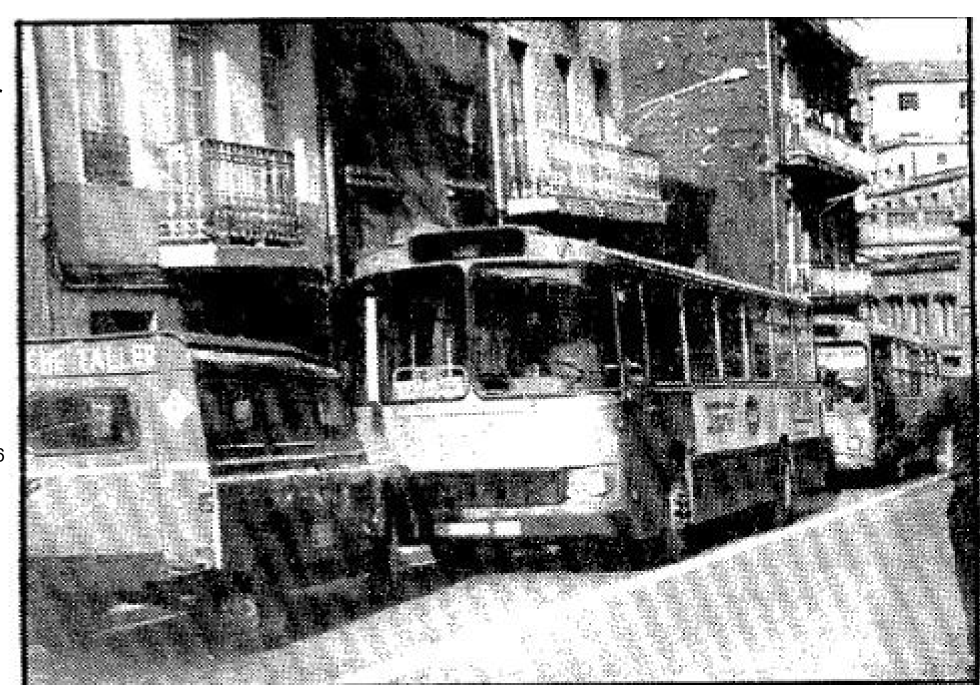
A finales de 1987, Gonzalo Álvarez Arrojo cede su puesto a José Luis Carballo. El nuevo director anunció un plan de modernización de la empresa, que incluía la distribución de

372 La huelga de "Vitrasa" en su primer día pasó inadvertida. (29 de septiembre de 1987). Faro de Vigo. p.5
373 Un acuerdo de última hora puso fin a la huelga de Vitrasa. (30 de septiembre de 1987). Faro de Vigo. p.4
374 Absueltos los sindicalistas detenidos ante Vitrasa el 14-D. (4 de mayo de 1989). Faro de Vigo. p.10

folletos informativos con la frecuencia de las líneas, la hora a la que salía el primer servicio y la hora de finalización.

Por aquellos años las carencias del servicio eran notables, no se habían puesto en circulación los vehículos nuevos que habían sido prometidos, y se mantenían en servicio un buen puñado de vehículos del año 1968, que ya acusaban sus casi 20 años de vida, y que además eran necesarios en las líneas que rebasan el límite del municipio, puesto que cuentan con la tarjeta de transportes, que no tienen las nuevas incorporaciones, y si son interceptados por la Guardia Civil pueden ser multados con unas 200.000 o 300.000 pesetas.[375]

Por si fuera poco, el ayuntamiento perdió una subvención del Estado para el transporte público de 84 millones de pesetas por un error de gestión, y esa subvención era lo que le correspondía a la ciudad en los años 1985 y 1986. El error consistió en objetivizar la subvención por número de bono-buses vendidos, cuando había que hacerlo por kilómetros recorridos.



Autobús de Vitrasa averiado y atendido por el coche-taller. Imagen: Faro de Vigo, 15 de marzo de 1986. p.17

En diciembre de 1987 se planteó una nueva subida de las tarifas,[376] siendo llevada y aprobada en pleno. Y el ayuntamiento estaba por la labor de aprobar mejoras sociales en algunas tarifas, a lo que Vitrasa estaba receptiva. Y lo cierto es que en 1987 se había recuperado la senda de crecimiento en el número de usuarios, al aumentar en un millón. Vitrasa estimaba que 2 millones de viajeros se perdían por la captación ilegal de viajeros por parte de otras empresas piratas, empresas que respondían diciendo que algunas rutas suyas se salían de su delimitación y entraban en competencia con ellos.[377][378] [379]Finalmente, el 7 de marzo de 1988 entraron en vigor las

375 El ayuntamiento pierde 84 millones de subvención para el transporte público. (4 de diciembre de 1987). Faro de Vigo. p.3

376 Las nuevas tarifas de “Vitrasa” se estudiarán en el pleno del próximo lunes. (12 de diciembre de 1987). Faro de Vigo. p.3

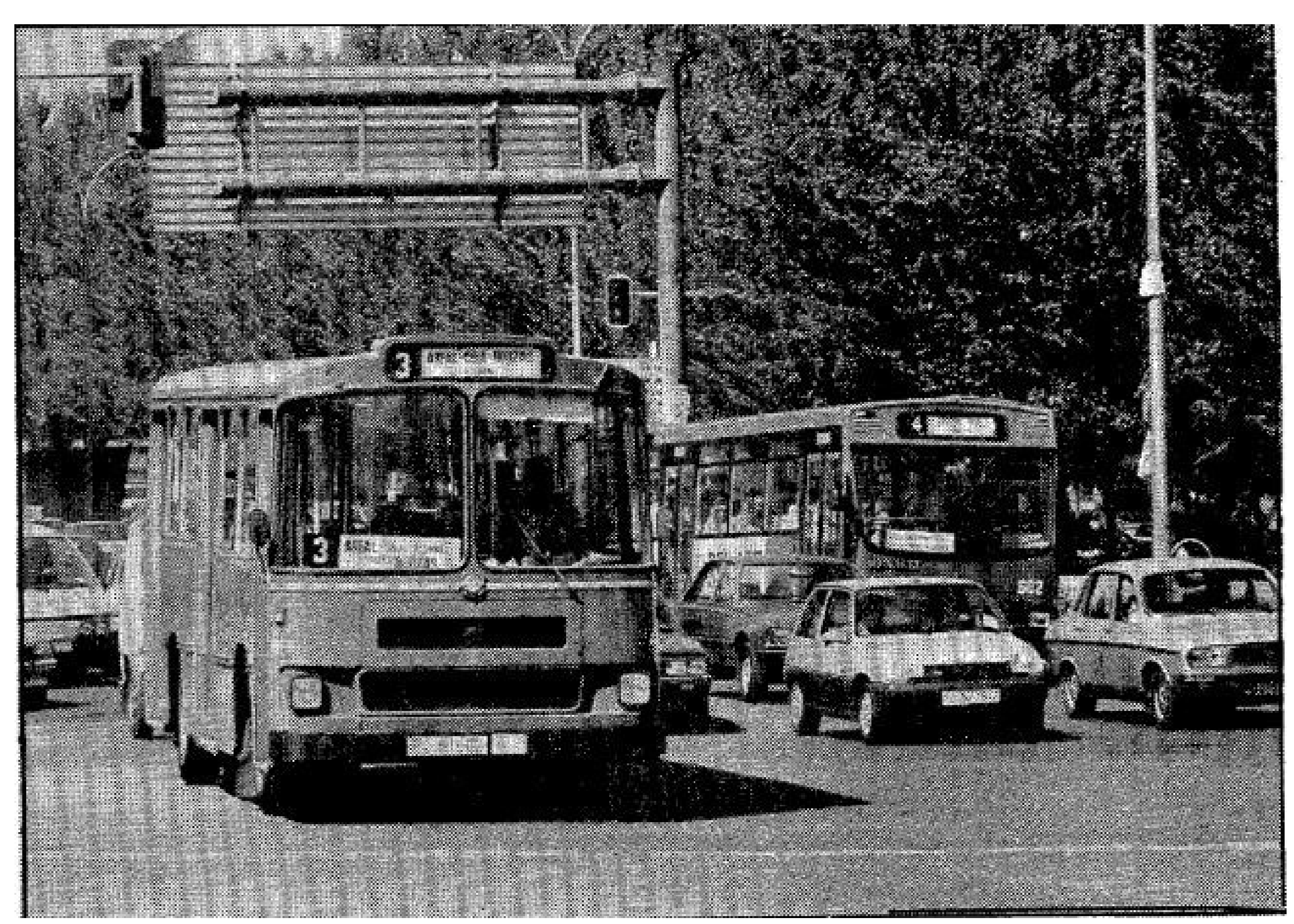
377 “Vitrasa” está receptiva a los beneficios sociales anunciados por el ayuntamiento. (7 de febrero de 1988). Faro de Vigo. p.3

378 En Vigo se mueven dos millones de viajeros de forma pirata. (13 de febrero de 1988). Faro de Vigo. p.9

379 Los transportistas de viajeros aseguran que Vitrasa trabaja fuera de su delimitación. (21 de febrero de 1988). Faro de Vigo. p.11

nuevas tarifas, pasando el precio del billete a 55 pesetas, y rebajándose el precio del bono-bus de estudiantes y manteniéndose el ordinario.[380]

Además, se estudió extender el descuento del 50% aplicable a los pensionistas a los parados de larga duración. Hay que darse cuenta de que el precio de los bono-buses se había congelado e incluso el de estudiantes se había reducido. Y es que el ayuntamiento quería apoyar el uso cotidiano del transporte público mediante la congelación o reducción de sus tarifas. También se estimaba la creación de un despacho de venta de bono-buses, en la Puerta del Sol, instalando una caseta con ese fin.



Aún en 1987, los viejos autobuses estrenados en los primeros días de Vitrasa seguían prestando servicio. Imagen: Faro de Vigo, 27 de septiembre de 1987, p.3

El 17 de octubre de 1988 se presentó la primera guía para el usuario, donde se publicaban las líneas y las frecuencias. También se hizo mención a una nueva línea que recorrería las calles Zamora y Barcelona, y se aclaraba que era imposible girar desde la calle Venezuela a Gran Vía y de Conde de Torrecedeira a Santa Marta, y por ello ambas calles carecían de servicio.[381]

---

380 A partir de mañana, rigen nuevas tarifas de Vitrasa. (6 de marzo de 1988). Faro de Vigo. p.10

381 El Concello adeuda 132 millones a 'Vitrasa' del convenio para renovación de la flota. (18 de octubre de 1988). Faro de Vigo. p.8

Y en noviembre se estudia una nueva subida, debido a los incrementos de costes en materia de personal y material, a pesar del descenso del precio del gas-oil.[382] Esta subida tuvo problemas para ser aceptada porque se consideraba exagerada. El 10 de febrero de 1989 las tarifas subieron, pasando la ordinaria a 60 pesetas, sin incrementar el precio del bono-bus.[383]

A 30 de diciembre de 1988, el ayuntamiento informaba de que el número de billetes bonificados vendidos ascendió a 1,4 millones del ordinario, 1 millón de jubilados y 600.000 de escolares, por los cuales el ayuntamiento tendría que pagar a Vitrasa la cifra de 80,2 millones de pesetas.

¿Y se acuerdan de la última huelga? Pues al acabar el convenio firmado se acabó la paz. Los trabajadores amenazaron con realizar huelga para los días 13, 14, 20 y 24 de febrero y 6, 10, 20 y 22 de marzo de 1989, y si a partir de ese último día no hay acuerdo la huelga será indefinida. Pero el 10 de febrero se desconvocó, al acceder la empresa a las negociaciones.[384]



Autobús número 96 prestando servicio en la línea 5. Imagen: Faro de Vigo, 7 de febrero de 1988. p.3

Por otra parte, se procedió a finales de 1989 a la colocación de 80 marquesinas en paradas de toda la ciudad. [385]

2.23 - Chapela quiere la circunvalación

Si hay una parroquia complicada para moverse en el entorno de Vigo, ésta es Chapela. Entre su parte más baja (el puerto, o sea, el barrio de Laredo) y la parte más alta (Parada-Cidadelle) no hay nada más que cuesta, cuesta y cuesta, unos 300 metros de subida en poco más de dos kilómetros. Cerca del mar se encuentra su centro, donde hay una cierta cantidad de tiendas y servicios, aparte de la estación de tren, el puerto y la sede de

382 'Vitrasa' presenta una solicitud de aumento de cinco pesetas en el servicio de transporte. (11 de noviembre de 1988). Faro de Vigo. p.3
383 Viguesa de Transportes S.A. Aviso al público. (10 de febrero de 1989). Faro de Vigo. p.6
384 Desconvocada la huelga de trabajadores de Vitrasa. (11 de febrero de 1989). Faro de Vigo. p.10
385 El Concello instalará 80 marquesinas y 30 columnas publicitarias en Vigo. (29 de septiembre de 1989). Faro de Vigo. p.10

Pescanova. Y en la Avenida de Redondela se encuentra el instituto, el colegio, la iglesia, el pabellón de deportes y el centro de salud y un buen puñado de edificios. Y la comunicación entre ambas zonas se realizaba mediante pequeños caminos con unas cuestas realmente duras.

En 1988 Vitrasa atendía a esta zona a través de dos líneas, la línea 1, que salía de Encarnación y acababa en Coia por Pizarro y Gran Vía, y la línea 2, que salía de la actual Alameda de Rosalía de Castro y llevaba a Coia por el centro de Vigo. Y los vecinos pedían la *circunvalación*, es decir, que existiera una línea que, a través de Encarnación, comunicara la parte alta de Chapela con la baja. Como vimos antes, en 1979 se planteó esto mismo, pero cayó en el olvido. Y los vecinos no aguantaron más.

Vitrasa estaba por la labor de ampliar la línea 2 a Encarnación y hacer este recorrido, pero había un problema. Y es que la empresa M.García (actual Autos González), tenía la concesión de Encarnación al centro de la ciudad, y por lo tanto, si se quería llevar la línea 2 hasta allí se vulneraba su concesión.

También pidieron la ampliación de la línea 10 a Encarnación, y de paso, que la línea 28, en vez de acabar en Negros, lo hiciera en Redondela. Ninguna de las dos ampliaciones se llegó a realizar.[386]

El 1 de diciembre de 1990 los vecinos se manifestaron por primera vez[387], debido a la paralización del informe que la pondría en marcha… y pasan los meses y nada se sabe. Los vecinos comienzan a manifestarse y tanto el alcalde de Vigo como el de Redondela decían que se iba a solucionar de forma inmediata. Pero había un problema, y es la concesión de la empresa de Manuel García (actual Autos González), que era la única que podía llevar viajeros de Encarnación al centro de Vigo, y esta empresa ya amenazaba con denunciar a Vitrasa si se atrevía a acercar la línea 2 por allí. Los vecinos reaccionaron con manifestaciones y protestas contra la empresa de García, con cánticos de protesta en las manifestaciones y boicots contra la empresa, hasta el punto que dejaron pasar a un autobús de Castromil y dejaron bloqueado a uno de García, obligándolo a seguir el ritmo de la manifestación.[388]

---

386 Xaime Rei y VITRASA tratarán la ampliación de líneas a Chapela. (18 de octubre de 1988). Faro de Vigo. p.17
387 Manifestación en Chapela a favor de la circunvalación de Vitrasa. (2 de diciembre de 1990). Faro de Vigo. p.24
388 Los vecinos de Chapela insisten en la mejora del transporte público de la zona. (15 de diciembre de 1991). Faro de Vigo. p.31



Manifestación para exigir la implantación de la circunvalación de Chapela por parte de Vitrasa. Imagen: Faro de Vigo, 15 de diciembre de 1991, p.31

Durante los días siguientes, las manifestaciones se realizaron todos los días, en la Avenida de Redondela, y el 23 de diciembre los vecinos se encerraron en el ayuntamiento de Redondela como medida de presión[389]. Al empezar 1992 se habló de nuevo del inicio inminente del servicio.[390] Mientras tanto, las asociaciones de vecinos de Chapela se tiraban los trastos a la cabeza por la firma del acuerdo y el comportamiento durante el conflicto y atribuyéndose logros ajenos.[391]

Vitrasa por su parte, ofrecía la posibilidad de conectar las líneas 1 y 2, haciendo en su conjunto una línea circular, al estilo de la línea C1 (que unía a las líneas 15, 16 y 27 y que fue implantada dos años antes).[392]

Y de forma inminente se iba a poner en marcha...pero pasaban los meses, y el año 1992 iba a terminar sin la circunvalación. Desde la asociación de vecinos Los Ángeles se

---

389 Vecinos de Chapela se encierran en el Concello de Redondela. (24 de diciembre de 1991). Faro de Vigo. p.18
390 La ampliación del transporte de Chapela será tratada esta semana. (14 de enero de 1992). Faro de Vigo. p.24
391 Cruce de acusaciones entre las asociaciones vecinales de Chapela. (23 de febrero de 1992). Faro de Vigo. p.31
392 Vitrasa oferta un enlace entre las zonas baja y alta de la parroquia de Chapela. (16 de junio de 1992). Faro de Vigo. p.10

acusaba al ayuntamiento de Vigo de exigirle contrapartidas a Vitrasa a cambio de dejarle hacer la circunvalación, lo que obstaculizaba su puesta en marcha.[393]

Y tras esperar y esperar… llegó la gran nueva, el 21 de julio de 1993 las líneas 1 y 2 formarían la línea C2, comunicando la parroquia de Chapela entre sí, y dado que estamos en verano, esta línea llegaría a la playa durante estos meses.[394]

Pero la empresa M.García no se iba a quedar quieta mientras pisaban su terreno, y recurrió hasta llegar al contencioso administrativo. La asociación de vecinos y el ayuntamiento de Redondela se presentaron como partes afectadas, para defender el servicio ante el Tribunal Superior de Justicia de Galicia.[395] Finalmente, el 14 de noviembre de 1996, la justicia dio la razón a los vecinos y Vitrasa y el servicio circular quedaba avalado por los jueces.[396]

2.24 - La universidad quiere más líneas

A finales de los años 80 la Universidad de Vigo estaba en expansión, y para atenderlo, Vitrasa solamente tenía la línea 8B, que en siete viajes prestaba servicio a la universidad, de paso que tenía que ir a Zamáns. Por lo tanto, los universitarios pedían más servicio porque esos siete servicios eran insuficientes, dado que en 1989

Autobús 302 circulando por la Puerta del Sol, en 1992, estos autobuses eran los que prestaban el servicio a la universidad en periodo lectivo, con las consiguientes quejas de los usuarios, debido al estado precario en el que se encontraban. Imagen: Flickr (Miquel Segura) https://www.flickr.com/photos/miquel-s/22394343335/

393 Los 'Ángeles' de Chapela insisten en la circunvalación. (25 de octubre de 1992). Faro de Vigo. p.34

394 Un consejo municipal de transporte hará el nuevo contrato para los autobuses urbanos. (22 de julio de 1993). Faro de Vigo. p.3

395 El Concello y vecinos de Chapela defienden en los tribunales el servicio de Vitrasa. (18 de junio de 1994). Faro de Vigo. p.18

396 Una sentencia aprueba el servicio circular de transporte en Chapela. (15 de noviembre de 1996). Faro de Vigo. p.16

estábamos hablando de un recinto con 4.000 matriculados y que las previsiones para los siguientes años estaban en más de 16.000.

El ayuntamiento estaba por la labor de crear líneas exclusivas para universitarios, facilitando dinero para que la tarifa sea lo más baja posible. Al principio se habló de crear cinco líneas desde distintos puntos de la ciudad, pero como resultaba muy caro, se pensó en una sola línea desde la Plaza de España.[397]

Pero al no existir un transbordo gratuito, el precio del transporte se encarecería para muchos alumnos, dado que tendrían que pagar dos autobuses, por lo tanto, esa idea se descartó, pidiendo el ayuntamiento una ampliación de dicha línea o la creación de líneas auxiliares a dicha línea.[398]

En octubre de 1989 se anunció un acuerdo, que consistía en la creación de una línea desde la Plaza de España hacia la Universidad con frecuencia de una hora y con refuerzos desde distintos puntos de la ciudad en las horas punta. Para ello se crearía una tarifa especial para estos servicios, de 75 pesetas, reducibles con un bono-bus universitario de 50 pesetas.[399]

Pero pasan los meses y la línea no se materializa. Vitrasa exigía 31 millones de pesetas para su puesta en marcha, dado que ese era el precio que costaría su funcionamiento.[400]

Durante 1991 no se tuvieron noticias hasta que al acabar el curso se decidió aceptar la propuesta de crear varias líneas y el refuerzo de la ya existente, el 8B. Las líneas serían exclusivas para estudiantes, harían solamente algunas paradas y tendrían un precio más elevado.[401][402] En septiembre se anunció el acuerdo, con cuatro líneas y un precio de 45 millones de pesetas[403], pero al empezar el curso aún no estaba en marcha. Y en octubre los estudiantes se empezaron a impacientar y empezaron a manifestarse.[404] Finalmente el 30 de octubre de 1991 el servicio comenzó a funcionar…[405] pero no sin quejas, como veremos más adelante.

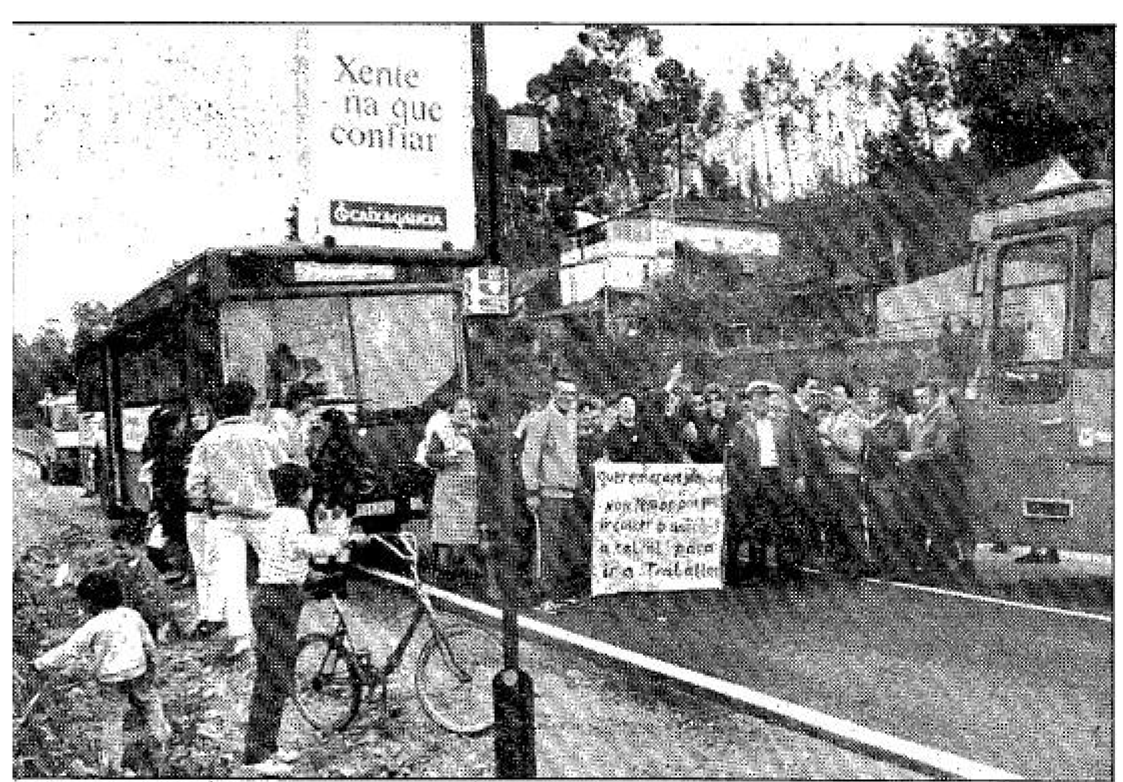
Las tarifas serían de 100 pesetas sin bono-bus universitario y 50 pesetas con bono-bus, aumentadas más tarde. El servicio nunca llegó a gustar a los universitarios, dado que los pocos buses que había eran los más viejos (*todas las matrículas eran PO-E, PO-F… e incluso el del 8B no tiene ni letra*, como diría un universitario a finales de 1994[406]), iban hasta arriba y ambas circunstancias hacían que a veces se quedaran tirados por el

397 Ayuntamiento y Vitrasa estudian una línea regular de transporte hasta la Universidad. (29 de julio de 1989). Faro de Vigo. p.7
398 El Concello rechaza la propuesta de línea universitaria diseñada por la empresa Vitrasa. (10 de septiembre de 1989). Faro de Vigo. p.3
399 Hay acuerdo para la línea de autobuses hasta la Universidad. (7 de octubre de 1989). Faro de Vigo. p.9
400 Vitrasa exige 31 millones al Concello para realizar el transporte con la Universidad. (18 de mayo de 1990). Faro de Vigo. p.7
401 Vitrasa presentará nuevos trayectos al campus en septiembre. (17 de agosto de 1991). Faro de Vigo. p.8
402 Vitrasa establecerá líneas al campus solo para estudiantes. (22 de agosto de 1991). Faro de Vigo. p.9
403 Vitrasa pondrá cuatro líneas especiales a la Universidad. (31 de agosto de 1991). Faro de Vigo. p.10
404 Los estudiantes del campus saldrán a la calle para presionar a Vitrasa y al Concello. (25 de octubre de 1991). Faro de Vigo. p.10
405 Nuevo servicio especial a la Ciudad Universitaria. (29 de octubre de 1991). Faro de Vigo. p.57
406 Vitrasa jubila su flota universitaria. (18 de diciembre de 1994). Faro de Vigo. p.8

camino e incluso no pudieran subir las cuestas, teniendo que bajarse algunos viajeros antes del recorrido. En la Fiesta del Escanio de 1994, los universitarios hicieron un dragón-vitrasa que iba a ser incinerado, en protesta por el deficiente servicio.[407]

2.25 - Los años 90 llegan, y la concesión empieza a agotarse…

Con la llegada de los años 90, se llegó a un acuerdo con Tabacalera, para que los bono-buses pudieran venderse en los estancos a partir del 1 de febrero de 1990, pasando además a tener una validez de cuatro meses. Antaño solamente se vendían en las oficinas municipales, lo que hacía que muchos usuarios no lo compraran, lo que ocasionaba que su uso fuera relativamente escaso. De hecho, solamente 4.500 personas utilizaban los bono-buses.[408]



En 1990 los vecinos de Puxeiros bloquearon el paso de los Vitrasa debido a la reducción de la frecuencia de la línea 7. Imagen: Faro de Vigo, 24 de abril de 1990.

El 10 de febrero las tarifas sufrirían un nuevo cambio, pasando a costar el billete ordinario, 65 pesetas, estableciéndose el precio del bono-bus en 50 pesetas.[409]

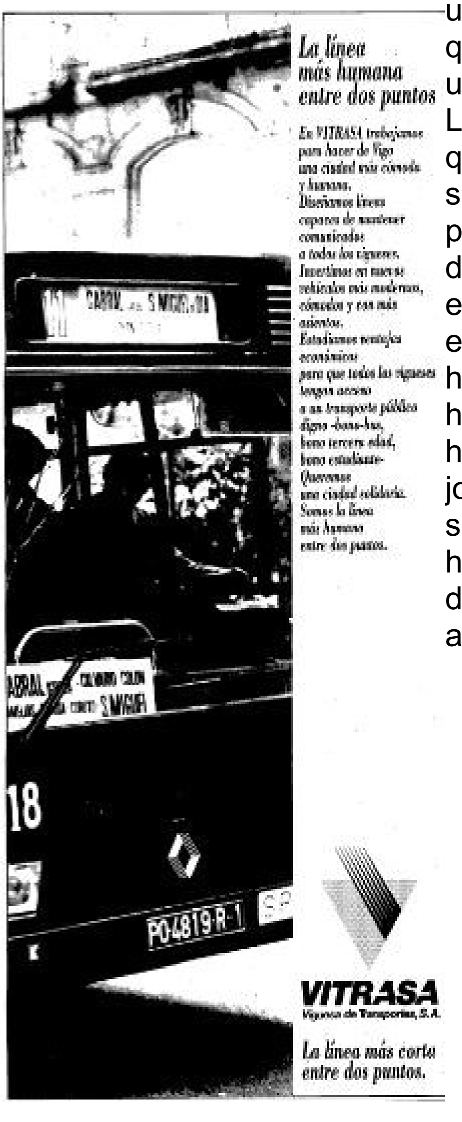
---

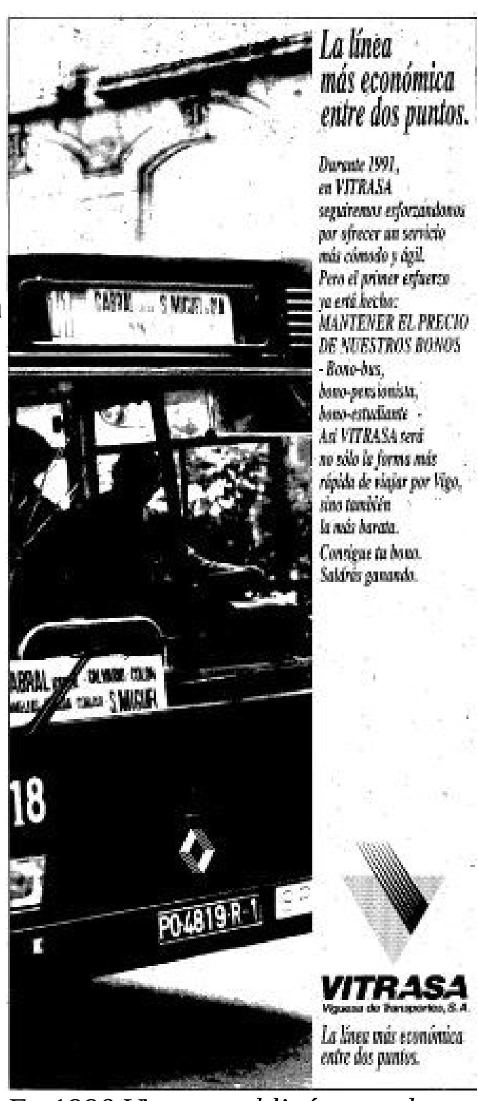
407 Los universitarios piden a Vitrasa un transporte digno en la Festa do Escarnio. (25 de marzo de 1994). Faro de Vigo. p.6

408 La venta del bono-bus aumentó un 60 por ciento desde febrero del año pasado. (4 de abril de 1990). Faro de Vigo. p.12

409 A partir de mañana habrá nuevas tarifas en Vitrasa, con cambios en el bonobús. (9 de febrero de 1990). Faro de Vigo. p.7

Y como cada vez que hay que negociar el nuevo convenio, toca amenaza de huelga. El 19 de febrero de 1990[410] se anunció huelga para los días 26 de febrero y el 1, 5, 7, 9, 12, 14, 16, 19, 21, 23, 26 y 30 de marzo e indefinida a partir de abril. En este caso la raíz del conflicto se basa en las horas de presencia (horas en las que el trabajador no está trabajando, pero está localizable y a disposición de la empresa), más bien en la jornada mínima que debían cubrir, dado que se trata de personal que está de reserva, que cubre a un conductor si se queda dormido, o sufre un accidente o avería. Los sindicatos querían que se les garantizara seis horas de jornada, pero la empresa solo daba cuatro, especialmente porque la empresa utilizaba esas horas para recuperar horas de menos que se hacían en determinadas jornadas. Y como sucedió casi siempre, la huelga se desconvocó días después al llegarse a un acuerdo.[411]





En 1990 Vitrasa publicó estos dos anuncios en el Faro de Vigo. Nótese la matricula provisional del autobús número 518, de hecho estos autobuses salieron a la calle los primeros días con dichas matrículas. Imagenes: Faro de Vigo, 6 de diciembre de 1990, p.42 y 31 de diciembre de 1990, p.11

410 El personal de Vitrasa irá a la huelga al no haber acuerdo en el convenio. (20 de febrero de 1990). Faro de Vigo. p.8

411 Paralizada la huelga en Vitrasa al haber acuerdo sobre una nueva negociación. (24 de febrero de 1990). Faro de Vigo. p.9

Durante 1990 el Paseo de Alfonso XII estuvo en obras, en las cuales se trasladó el quiosco del centro del paseo a su ubicación actual, junto al mirador. Estas obras ocasionaron que 5 autobuses de Vitrasa de los más recientes, de piso más bajo, sufrieran daños al golpearse contra el suelo, debido a los escalones existentes. Los autobuses rompieron el cárter, por lo que expulsaron grasa y combustible, y de resultas de estos derrames, algunos transeúntes sufrieron resbalones, entre ellos una niña que resultó lesionada y sus familiares presentaron una reclamación contra Vitrasa. [412]

El año 1991 arrancó con una nueva subida del billete, desde el día 1 de enero, pasando el precio del billete ordinario a 75 pesetas, y manteniéndose el precio de los bono-buses, para beneficiar a los viajeros habituales que los utilizaban.

En aquellos años se hablaba de que el nuevo contrato permitiría que el Vitrasa llegara a los municipios vecinos.[413][414] El primer *match-ball* llegaría a principios de 1991, y tendría como protagonista la parroquia de Vincios (Gondomar).

Esta parroquia lindante con las parroquias de Valadares y Zamáns, que hasta hace poco más de 10 años tenía una población superior a la villa de Gondomar, tenía un problema con la comunicación con Vigo, debido a que la empresa concesionaria, García S.A (hoy Melytour) apenas ofertaba frecuencias. Y los vecinos se cabrearon y protestaron con manifestaciones que culminaron con un encierro en el ayuntamiento de Gondomar. Los propios vecinos pidieron que el Vitrasa llegara hasta allí, pero para ello había que firmar un convenio con Gondomar, y la empresa no quería saber nada del tema, dado que si prestaran servicio allí entrarían en conflicto con la empresa García y podían tener graves problemas. Por lo tanto, nunca se supo nada más y hasta hoy todos los intentos de llevar el Vitrasa hasta allí han sido infructuosos, con un episodio grotesco sucedido a finales de 2018 y que comentaremos más adelante. Eso sí, los vecinos vieron mejorada su frecuencia con Vigo después de las manifestaciones y tendrían bus cada hora.[415]

Por otra parte, en agosto de 1991 se presentaron los primeros planos que se colocarían en las marquesinas. En estos planos aparecía un esquema de cada una de las líneas de Vitrasa, y al lado el listado de las líneas, su recorrido y frecuencia. Estos planos se colocarían en las marquesinas y se distribuirían unos 1.000 ejemplares.[416]

Al empezar 1992 se decidió cambiar los puntos de venta de los bono-buses, pasando a realizarse en las oficinas de Caixavigo. Este cambio se debió a que los estancos pidieron una subida de la comisión que percibían, pasando de un 5% a un 10%, debido a los engorrosos trámites que tenían que pasar para poder venderlos y el escaso beneficio que percibían. Pues por querer cobrar más, se quedaron sin el producto, porque el ayuntamiento no quería pasar de pagar 15 millones de pesetas anuales a los estanqueros de la ciudad a pagar 30.[417]

---

412 Autobuses de Vitrasa, dañados en las obras del Paseo de Alfonso. (29 de mayo de 1990). Faro de Vigo. p.12
413 La alcaldía de Vigo contactó con alcaldes del PP para crear un área metropolitana. (15 de abril de 1991). Faro de Vigo. p.4
414 El Concello ampliará el transporte urbano al área metropolitana. (7 de julio de 1991). Faro de Vigo. p.7
415 Finaliza el encierro vecinal por el transporte en Gondomar. (9 de mayo de 1991). Faro de Vigo. p.28
416 Vitrasa estudia la instalación de varias líneas circulares a partir de las existentes. (28 de agosto de 1991). Faro de Vigo. p.4

También se decidieron subir las tarifas, destacando que por primera vez hubo unanimidad en el pleno para aprobarla, pasando el billete ordinario a valer 85 pesetas, igualándose las tarifas de los festivos y servicios especiales, bono-bus a 60 pesetas, y se añadieron las tarifas especiales para las líneas del CUVI, establecida en 110 pesetas, con un bono de 55 pesetas:[418]

Estas tarifas enseguida trajeron un problema, y es que escaseaban las monedas de 5 pesetas y Vitrasa tuvo que sacar una nota pidiendo a los usuarios que pagaran el importe exacto o con moneda fraccionaria[419], dado que casi todo el mundo pagaba el bus con una moneda de 100 pesetas, teniendo el conductor que devolver tres monedas de 5 pesetas (o una de 10 y una de 5 si tenía alguna de estas monedas, que eran relativamente escasas). Esto se debía a los precios del tabaco, los teléfonos públicos, el ORA… que hacía que la gente no tuviera las 85 pesetas exactas del billete. Los conductores pedían cambio en los bares y cafeterías e incluso uno le pedía monedas al obispado, dado que los fieles depositaban calderilla para dar y tomar en los cepillos y como que al obispado le venía muy bien deshacerse de todas esas monedas.[420]

Anuncio de Vitrasa en el Faro de Vigo en 1991. Imagen: Faro de Vigo, 3 de junio de 1991. p.9

Hablando de la Iglesia… en aquellos meses había un enfrentamiento en Coia con una parroquia porque se negaba a ceder cuatro metros cuadrados para la instalación de una marquesina, así que los vecinos, que tanto querían la marquesina, se quedaron sin ella por culpa del párroco, y por ende, del obispado.[421]

El 3 de enero se produjo un accidente en la Avenida de Castrelos, cuando el bus 308, colisionó con un camión,

417 El Concello retira la venta del bono bus a los estancos y la contrata con Caixavigo. (19 de diciembre de 1991). Faro de Vigo. p.6
418 Los nuevos precios del autobús fueron aprobados por unanimidad. (15 de diciembre de 1991). Faro de Vigo. p.8
419 Vitrasa. Aviso al público. (9 de enero de 1992). Faro de Vigo. p.27
420 Vitrasa tiene dificultades para ofrecer cambio a sus usuarios. (5 de septiembre de 1992). Faro de Vigo. p.7

produciéndose 12 heridos, entre ellos el conductor del bus, que supuestamente no respetó un ceda el paso.[422]

También en 1992 se empezaron a galleguizar los indicadores de parada, los bonos y la cartelería en general, por una petición del servicio de Normalización Lingüistica del ayuntamiento.[423]

Y como había sospechas de un uso fraudulento de los bono-buses, a partir del 3 de julio de 1992, los usuarios de este sistema estarían obligados a presentar al conductor el carnet acreditativo de que tienen derecho a tenerlo, y si no lo presentan estarán obligados a pagar el billete normal.[424]

Por aquellos años, los autobuses discurrían en los dos sentidos por la calle Romil, hacia Camelias, lo que hizo que los vecinos se quejaran debido a que el paso continuo y constante de los autobuses por esa calle hacía que poco a poco la calle se fuera hundiendo, y además, los comerciantes se quejaban de que la policía local estaba continuamente vigilando que a nadie se le ocurra dejar allí en coche ni un momentito, porque la calle era estrecha, con aceras minúsculas y los buses pasaban a centímetros de los peatones.[425]. En el año 1997, el ayuntamiento comenzó las obras para ampliar las aceras y dejar la calle en un solo sentido con un único carril para la circulación, como está actualmente.[426]



En 1991 empezaron a llegar nuevas marquesinas, que pervivieron hasta el año 2008. Imagen: Faro de Vigo, 24 de abril de 1991.

El 29 de julio sucedió un hecho sorprendente, hasta 80 carteles informativos de las paradas fueron aserrados, supuestamente por la empresa concesionaria de las marquesinas, JCDecaux, y es que esta concesionaria, para la colocación de las marquesinas, había trasladado algunos postes de parada de forma unilateral, y de hecho se había discutido la posibilidad de quitarlos en las paradas con marquesina, lo que se descartó. Entonces, la concesionaria decidió quitarlos de forma unilateral, de noche y sin

421 La instalación de una marquesina en Coia enfrenta a la asociación de vecinos con el párroco. (6 de octubre de 1992). Faro de Vigo. p.7
422 Doce heridos al chocar un bus con un camión en Castrelos. (3 de enero de 1992). Faro de Vigo. p.38
423 Vitrasa deberá galleguizar sus paradas, indicadores, autobuses y publicidad. (21 de febrero de 1992). Faro de Vigo. p.8
424 Vitrasa. Aviso al público. Utilización de los bobo-bus (4 de junio de 1992). Faro de Vigo. p.30
425 Vecinos de Romil aseguran que el paso de los Vitrasa está hundiendo la calle. (20 de julio de 1992). Faro de Vigo. p.6
426 El alcalde anuncia el inicio de las obras para convertir Romil en dirección única. (16 de julio de 1997). Faro de Vigo. p.4

comunicar, lo que enfureció a Vitrasa y exigió su reposición, cosa difícil porque quedaron irrecuperables.[427]

Se realizaron más peticiones, por ejemplo, que el 8B hiciera el mismo recorrido que el 8 por Castrelos, dado que esta línea iba por Ramiro Pascual y Avenida de Castrelos, cuando esta zona estaba servida por las líneas 7 y 13. Y de paso que vigilaran lo que sucedía en el último viaje de vuelta los domingos con un grupo de jóvenes que se cuela sin pagar y se dedica a montar escándalo en el bus y a causar desperfectos.[428] También que alguna línea baje al Liceo de Bouzas, dado que las líneas solamente llegaban a la alameda.[429]

El año 1993 empezará con una nueva subida de billete, pasando a 90 pesetas el precio del billete ordinario y 60 el del bono-bus.

Además el funcionamiento de los bono-buses tendría las siguientes novedades:

- Las tarjetas se expiden en el ayuntamiento excepto las de pensionista que se expiden en la base de Vitrasa, éstas tarjetas se tienen que renovar anualmente y deben ser mostradas al adquirir los bonos y para utilizarlos

- Para acceder al bono-bus de pensionista es necesario que las percepciones conjuntas entre el pensionista y su cónyuge no superen las 450.000 pesetas.

- Los bono-buses se adquieren en los estancos, en bloques de 25 billetes con vigencia de un mes, aunque los bonos residuales se pueden utilizar el mes siguiente.



Anuncio de Vitrasa en Faro de Vigo del 15 de mayo de 1991. p.9

427 Desaparecen más de 80 carteles de información de 'Vitrasa' de las paradas. (30 de julio de 1992). Faro de Vigo. p.6
428 Beade recurre a Vitrasa para paliar los fallos en el transporte público. (22 de septiembre de 1992). Faro de Vigo. p.7
429 El PP sugiere que una línea de Vitrasa llegue hasta el centro de la tercera edad de Bouzas. (17 de octubre de 1992). Faro de Vigo. p.10

- El bono-bus universitario se adquiere en el CUVI, y solamente se puede utilizar en las líneas 7, 8, 8B y CUVI1-2-3-4.[430]

Los bono-buses cada vez se utilizaban más, y en el año 1991 se vendieron 1.641.750 bonos normales, 2.376.000 bonos de estudiante, 380.500 bonos de pensionistas y 63.006 bonos universitarios.[431]



El Vitrasa bajando Romil. En aquellos años era de doble sentido y los vecinos se quejaban del progresivo hundimiento de la calle y de lo cerca que pasan los autobuses de las cabezas de los peatones, debido a la estrechez de la calzada. Imagen: Faro de Vigo, 20 de julio de 1992. p.6

Y los autobuses cada vez sufrían más atracos, y casi todos sucedían o en Cabral (línea 11) o Puxeiros-Cementerio-Xestoso (líneas 16 y 27). A veces estos atracos eran a mano armada, con cuchillos de gran porte o armas blancas, generalmente a última hora, cuando se hace de noche, apenas hay viajeros y el autobús va cargado de dinero. Por lo tanto, Vitrasa estableció un protocolo especial de vigilancia.[432] Pero no sirvió de mucho, porque meses después, un conductor del 11 fue agredido por dos atracadores al poco de salir de su cabecera.[433]

---

430 Vitrasa. Aviso al público. (31 de diciembre de 1992). Faro de Vigo. p.6

431 Vitrasa recibirá 60 millones del ayuntamiento por los bono bus utilizados en 1991. (3 de abril de 1993). Faro de Vigo. p.5

432 Vitrasa establece vigilancia especial en Cabral y Puxeiros para evitar atracos a conductores. (22 de agosto de 1993). Faro de Vigo. p.8

433 El conductor de un autobús de Vitrasa agredido en Cabral por dos atracadores. (17 de noviembre de 1993). Faro de Vigo. p.34

Tras este último ataque, los conductores de Vitrasa amenazaron con negarse a ir a barrios peligrosos, sobre todo a Puxeiros, donde los atracos eran permanentes[434], hasta el punto que un conductor de la línea 7 sufrió cuatro atracos en dos años, el conductor declaraba que *ya no sé si me van a sacar los 20 duros o una navaja.*[435]

Y es que en el Gorxal había un poblado chabolista donde se juntaban la mayor parte de los delincuentes de la ciudad que tenía atemorizados a los vecinos, poblado chabolista que el ayuntamiento prometió derribar hace años. El modo de vida de sus habitantes era el tráfico de drogas y los atracos, de los cuales los vecinos y empresas de la zona eran sus víctimas preferidas. Y la asociación de vecinos batallaba para derribar el poblado, no solo por los vecinos, también por la mala fama que daba, porque se daba a entender que los vecinos de Cabral se dedicaban al robo y asalto y la realidad era muy distinta.[436][437] Al poco se procedió al derribo del poblado y los problemas menguaron.

Pero no desaparecieron, y en 1994 fue atracado un bus mientras su conductor orinaba fuera, sustrayéndole unas 7.000 pesetas. Y Vitrasa entendió que ese robo fue por una negligencia del conductor, dado que se ausentó de su puesto de trabajo durante más de 30 minutos sin tomar las medidas de seguridad adecuadas, por lo tanto, fue sancionado con la minoración de su sueldo por la cantidad robada. Se trató de la única sanción de este tipo aplicada por Vitrasa, dado que siempre se hacía cargo de las cantidades robadas.[438][439]

Por otra parte, tras la creación del Meixoeiro, algunas zonas de la ciudad pedían un autobús directo allí, dado que en ocasiones había que tomar dos autobuses. Principalmente en Lavadores, en la zona de Ramón Nieto, que tenía el hospital relativamente cerca, pero ninguna línea llevaba al hospital.[440] También la zona de A Dobrada, que tenían que ir a la Avenida de Madrid a coger el bus.[441]

2.26- El transferbús

En 1991 se empezó a hablar de establecer una línea especial al aeropuerto, que enlazaría directamente con la estación de autobuses, la estación de tren y la estación marítima, con un precio especial entre 250 y 300 pesetas, sin realizar paradas intermedias y con vehículos especiales.[442]

---

434 Conductores de "Vitrasa" se niegan a ir a barrios que consideran peligrosos. (18 de noviembre de 1993). Faro de Vigo. p.7
435 Un conductor de la línea a Puxeiros sufrió cuatro atracos en un periodo de dos años. (19 de noviembre de 1993). Faro de Vigo. p.6
436 La A.VV de Cabral achaca los asaltos a los autobuses de Vitrasa a vecinos del Gorxal. (20 de noviembre de 1993). Faro de Vigo. p.6
437 Algunas familias de las chabolas de O Gorxal atemorizan a vecinos de Cabral y Puxeiros. (21 de noviembre de 1993). Faro de Vigo. p.6
438 Vitrasa resta del sueldo a un conductor lo robado del autobús mientras orinaba. (3 de julio de 1994). Faro de Vigo. p.7
439 Vitrasa acusa de negligencia al conductor al que le robaron la recaudación. (6 de julio de 1994). Faro de Vigo. p.9
440 Vecinos de Lavadores solicitan que el barrio tenga autobuses con el hospital del Meixoeiro. (13 de octubre de 1993). Faro de Vigo. p.7
441 Cabral reclama autobuses de Vitrasa al Hospital del Meixoeiro. (15 de noviembre de 1993). Faro de Vigo. p.7
442 Vitrasa establecerá una línea especial al aeropuerto. (19 de septiembre de 1991). Faro de Vigo. p.11

Ya en 1992, la línea se empezaba a concretar, y el inicio del servicio se planteaba para marzo, pensándose también en que la línea funcionara como un escaparate de la ciudad, vehículo nuevo, asientos cómodos y con tapicería de lujo pensados para un largo recorrido. El precio del billete sería de 300 pesetas.[443]

El 20 de mayo de 1992 se anunció que el servicio estaba listo para ser prestado, para junio, presentándose ese día el vehículo que lo iba a prestar, un Mercedes O-405 numerado como 1101 y pintado de color azul, a diferencia del verde de los demás vehículos. Este vehículo además tendría aire acondicionado, hilo musical y asientos acolchados.

Finalmente, el servicio tendría el siguiente recorrido: Estación Marítima – Colón – García Barbón – Alfonso XIII – Estación de Tren – Urzáiz - Gregorio Espino – Estación de Autobuses – Gregorio Espino – Jenaro de la Fuente – Avenida del Aeropuerto – Aeropuerto. La tarifa sería de 150 pesetas, que pasaría a ser 300 si el origen o destino era el aeropuerto y tendría cinco servicios a lo largo del día.[444]

El 25 de junio de 1992 se realizó el viaje inaugural, pero debido a que las tarifas no han sido aprobadas por el ayuntamiento, no empezó a funcionar hasta el 15 de julio[445]. La primera semana tuvo una ocupación de 154 viajeros, a razón de una media de 22 viajeros/día para 14 servicios, es decir, que su ocupación oscilaba entre alguien y nadie. Esa ocupación daba para pagar el 6% de lo que cuesta mantener el servicio.[446]

Desde Vitrasa y el ayuntamiento interpretaron que había poca información y el hecho de que se tratara de un servicio novedoso y que muchos no supieran que existiera haría que muchos viajeros potenciales no lo utilizaran. Y de paso Vitrasa le pidió al ayuntamiento que hiciera el favor de hacer que la parada del bus del aeropuerto esté libre de vehículos particulares.[447]

Pero pasan los meses y la ocupación sigue siendo muy escasa, y en tres meses acumulaba pérdidas por valor de 7 millones de pesetas, dado que solamente llevó a 1.950 viajeros. Por lo tanto, Vitrasa planteó la opción de que hiciera servicio solamente a Peinador, con unos horarios adecuados a los vuelos y que llevara al centro, sin más, o directamente, suprimir el servicio.[448]

Durante dos años el servicio se ejerció con más o menos los mismos niveles de ocupación, y en febrero de 1995, mes en el que fue utilizado por 183 personas, se empezó a pensar en modificarlo y mandarlo por la zona de Cabral y Lavadores hacia el ayuntamiento. Y así se hizo. El bus se retiró (más tarde se utilizó como bus turístico) y el Transferbus pasó a convertirse en la línea 39.

---

443 La nueva línea regular de autobús con el aeropuerto funcionará el próximo mes. (20 de febrero de 1992). Faro de Vigo. p.5

444 Príncipe dice que el Concello no puede hipotecarse con el transporte público. (18 de junio de 1992). Faro de Vigo. p.5

445 El Transferbús realizó ayer su primer viaje al aeropuerto. (16 de julio de 1992). Faro de Vigo. p.8

446 Solo 154 personas hicieron uso del “Transferbús “ en su primera semana de servicio. (23 de julio de 1992). Faro de Vigo. p.7

447 La ocupación del Transferbús no cumple las expectativas de Vitrasa. (7 de agosto de 1992). Faro de Vigo. p.10

448 El ‘Transferbus’ tuvo en solo tres meses siete millones de pérdida. (22 de octubre de 1992). Faro de Vigo. p.12

2.27 - La crisis de las paradas

Una queja recurrente de Vitrasa era que otras empresas movían a viajeros dentro de su concesión, y Vitrasa calculaba en tres millones los viajeros que se perdían, y estas empresas acusaban a Vitrasa de pisarle sus concesiones. Tras la inauguración de la estación de autobuses, las quejas remitieron, dado que muchas empresas de transportes solamente hacían paradas allí, y dejaron el centro libre, aunque podían hacer algunas paradas.

Pero quedaba la Universidad, a la cual llegaban varias empresas de otros municipios que hacían paradas dentro de la ciudad de Vigo, donde recogían a viajeros. Todo eso acabó el 22 noviembre de 1993, cuando la Xunta de Galicia decidió suprimir la mayoría de paradas del centro urbano[449], lo que ocasionó un conflicto importante.

- Por una parte, los viajeros que procedían de fuera de Vigo estaban obligados a bajarse en la estación de autobuses, alejada del centro de la ciudad y si el viajero quería llegar al centro o tomaba un taxi o un Vitrasa, pagándolo aparte y tardando más que si le llevara el bus directamente al centro.

- Por otra parte, los viajeros de la Universidad. Alrededor de 15.000 personas estudiaban en el recinto, y el que no tenía coche o quien le llevara tenía que utilizar el bus. Estas líneas reforzaban a las de Vitrasa, que además no tenía capacidad para llevar a todos los viajeros, teniendo que llevar a más de 100 por vehículo, vehículos que además eran los más antiguos de la flota y que en ocasiones no podían subir las cuestas, quedándose por el camino o teniendo que bajarse algunos viajeros para que el vehículo pueda subir.

El alcalde, Carlos Príncipe, defendió la medida, puesto que ayudaría a mejorar la circulación[450] en el centro de la ciudad, y la Xunta culpó al ayuntamiento de la supresión de las paradas[451]. Algunos municipios, como los del Val Miñor y los del Morrazo, hicieron recogida de firmas contra esta medida. El 24 de noviembre, un grupo de estudiantes universitarios interrumpieron la Junta de Gobierno Local para protestar contra la medida y para exigir un transporte digno a la universidad. [452]

Pero al día siguiente, la mayoría de los alcaldes de la mancomunidad de Vigo aceptaron la explicación de Príncipe, dado que un total de 528 autobuses interurbanos vienen a Vigo a hacer cuatro o cinco paradas y el casco urbano de la ciudad no lo podía permitir. Pero el de Baiona no estaba de acuerdo, puesto que la supresión de la parada que ATSA tenía en Gran Vía suponía discriminar a los vecinos del Val Miñor. Aunque estaba claro que la medida se había tomado sin negociar, ni tan siquiera consultar a los alcaldes de la Mancomunidad.[453]

---

449 La supresión de paradas en el centro afecta a unos 15000 estudiantes de la Universidad. (23 de noviembre de 1993). Faro de Vigo. p.5

450 Carlos Príncipe defiende la restricción de las paradas "para evitar los atascos de tráfico". (24 de noviembre de 1993). Faro de Vigo. p.5

451 La Xunta culpa al Concello de la reducción de las paradas. (24 de noviembre de 1993). Faro de Vigo. p.5

452 Universitarios interrumpen una Junta de Gobierno para pedir un transporte digno. (25 de noviembre de 1993). Faro de Vigo. p.8

453 Los alcaldes de la Mancomunidad aceptan las explicaciones de Príncipe sobre las paradas. (26 de noviembre de 1993). Faro de Vigo. p.7

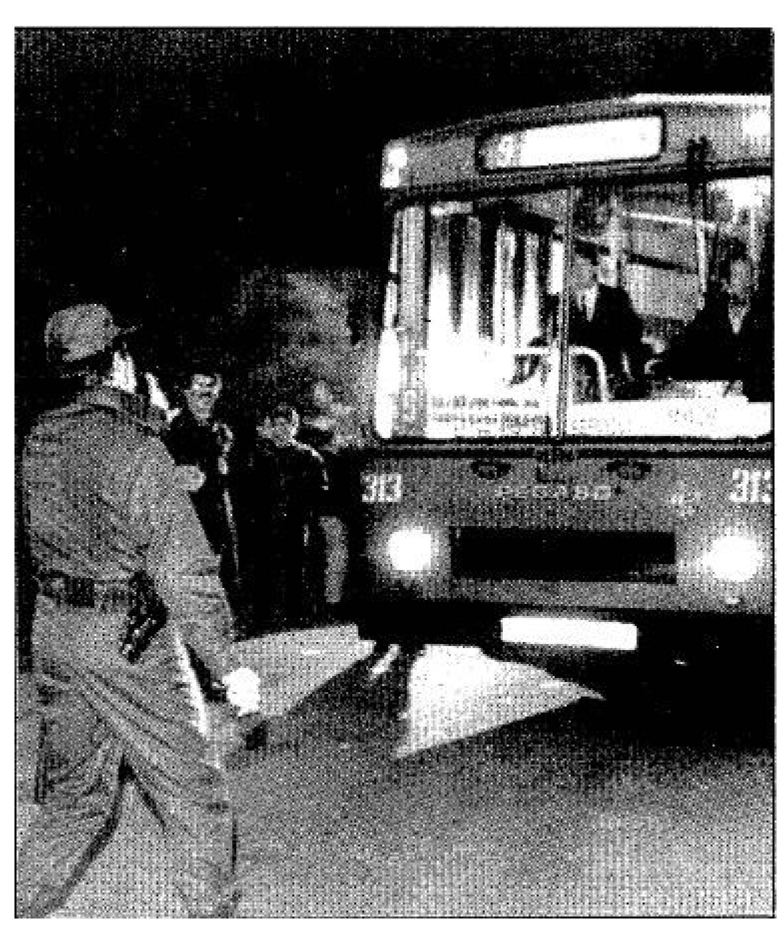
Al final se llegó a un acuerdo, con la concesión de cinco paradas en el centro a la empresa García (actual Melytour), y respecto a los universitarios, se informó de que el servicio estaría en vigor hasta que se aprobara la nueva concesión. En estos días, Vitrasa reconoció que no tenía ningún interés en prestar servicio a la Universidad, y que solamente lo hacen porque se lo pide el ayuntamiento, teniendo además que transitar por unas carreteras en malas condiciones. Y aquí se acabó este conflicto.[454]

2.28 - Rumbo a la nueva concesión

El contrato con Vitrasa finalizaba en 1993, así que al llegar ese año habría que renovarlo. Por lo tanto, el 30 de abril de 1992 se procedió a denunciar el contrato vigente, para poder sacarlo a concurso cuando llegue el momento, lo que asustó a los trabajadores de Vitrasa, que temían quedarse sin empleo si se rescindía el contrato.[455]

Las opciones eran unas cuantas, desde municipalizar el servicio (opción defendida por el BNG), construir una sociedad mixta entre pública y privada (defendida por la Federación Vecinal) o mantener el modelo actual. La corporación estaba por la labor de sacar el servicio de nuevo a concurso, al cual se presentaría Vitrasa.

Para la nueva era se hacía inevitable realizar unas líneas maestras para el nuevo contrato, y durante 1993 se iban conociendo[456][457]:



Autobús 313 saliendo para prestar servicios mínimos el 27 de enero de 1994. Ya en aquellos años ya era costumbre el sacar los autobuses más viejos a pelearse con los piquetes. Imagen: Faro de Vigo, 28 de enero de 1994. p.29

- Se haría una nueva distribución de líneas del transporte público. Estas líneas serían revisadas todos los años
- Se modificaría el reglamento del transporte colectivo

454 Universitarios y ayuntamiento llegan a un acuerdo sobre los autobuses al Campus. (27 de noviembre de 1993). Faro de Vigo. p.3
455 Trabajadores de Vitrasa acuden hoy al pleno de la corporación municipal. (30 de abril de 1992). Faro de Vigo. p.9
456 La nueva distribución de líneas de autobús será redactada antes de junio. (13 de enero de 1993). Faro de Vigo. p.5
457 Con la nueva concesión, las líneas de transporte urbano se revisarán cada año. (18 de enero de 1993). Faro de Vigo. p.5

- Las tarifas serían más beneficiosas para las rentas más bajas
Durante esta época las posturas eran distintas, y el BNG, con Lois Pérez Castrillo a la cabeza, tachó a Vitrasa de antisocial[458] (acusación que fue contestada a los pocos días por la propia empresa, basándose en los nuevos vehículos, las nuevas líneas y ampliaciones, y también por sus propios trabajadores, que se sentían atacados debido a que se dudaba de su profesionalidad[459][460]), y afirmó que no iba a consentir una prórroga del contrato.

Y es que el contrato admitía la posibilidad de dos prórrogas de cinco años cada una, y esa era una de las opciones que barajaba el ayuntamiento, aunque solamente serían por unos meses, debido sobre todo para poder realizar un nuevo contrato sin prisas, manteniendo aún el control sobre la concesionaria.[461]

Y según se iba aplazando el debate, sobre todo para no hacerlo coincidir con las elecciones generales que se celebraban en España, parecía que se iba a aplicar esta última solución, además, el ayuntamiento había encargado una encuesta para conocer los medios de transporte preferidos de los ciudadanos.[462]

El 28 de junio el PP y el PSOE llegaron a un acuerdo, y el transporte urbano seguirá en manos privadas, es decir, se desechaba la creación de una empresa mixta, como pedía la Federación Vecinal ni la municipalización, como pedía el BNG.[463]

Es decir, se convocaría un nuevo concurso, al cual Vitrasa se iba a presentar, pidiendo una prórroga, dado que consideraban que había poco tiempo para sustituirlos si ese era el dictamen.[464] En julio, se anunció que el nuevo contrato lo haría un consejo municipal compuesto por sindicatos, empresarios, vecinos y ayuntamiento.

En octubre se anunció que antes de acabar 1993 estaría redactado el nuevo contrato.[465] También se conocieron los resultados de la encuesta de utilización de los autobuses y se desvela que la mayoría de los viajeros utilizan los autobuses en estos ejes:[466]

- Calvario, Urzáiz, Centro
- Teis, Sanjurjo Badía, García Barbón, Centro
- Coia, Plaza de América, López Mora, Pi y Margall, Centro.

---

458 El BNG califica de 'antisocial' a Vitrasa e insiste en municipalizar el transporte. (15 de enero de 1993). Faro de Vigo. p.11
459 'Vitrasa' cree haber demostrado que es una empresa antisocial. (17 de enero de 1993). Faro de Vigo. p.7
460 Carta al director. Los trabajadores de Vitrasa discrepan del BNG. S.Villadangos García, de CCOO y 8 firmas más. (24 de enero de 1993). Faro de Vigo. p.4
461 El PSOE propone prorrogar seis meses la concesión de 'Vitrasa'. (24 de enero de 1993). Faro de Vigo. p.7
462 El debate sobre el transporte urbano fue aplazado hasta después de las elecciones. (5 de mayo de 1993). Faro de Vigo. p.6
463 La gestión de los autobuses urbanos de Vigo se mantendrá en manos privadas. (29 de junio de 1993). Faro de Vigo. p.3
464 "Vigo tiene el transporte más barato de España". (11 de julio de 1993). Faro de Vigo. p.5
465 El contrato para los autobuses que sustituirá al de Vitrasa, se decidirá antes de fin de año. (2 de octubre de 1993). Faro de Vigo. p.3
466 Los vigueses que viven en Teis, Coia y El Calvario son los que más usan el autobús. (3 de octubre de 1993). Faro de Vigo. p.3

El 30 de noviembre, el Consejo Municipal de Transportes anunció que se ejecutaría la prórroga de cinco años a la concesión.[467] Al día siguiente, el BNG y UPG, los socios del PSOE, partido que en aquellos años gobernaba la ciudad, se desmarcaron de la decisión[468]. De paso, se decidió no subir el precio del billete para 1994.[469] Pero había un problema, y es que la decisión de ejecutar la prórroga se realizó después de denunciar el convenio, y el secretario municipal dictó un informe donde se comunicaba que en ese caso la prórroga era ilegal.[470]

Es decir, la concesión tendría que salir a concurso público sí o sí. Y el contrato se finalizaba días después de la resolución, el 14 de diciembre, y seis meses después, el 14 de junio de 1994, tendría que estar adjudicado un nuevo contrato.[471] Y lo que era mejor, la Xunta autorizó una subida de tarifas de 5 pesetas para el año 1994, por lo tanto, el billete pasaría a costar 95 pesetas y el billete ordinario al CUVI, 125.[472]

Nada más iniciar el año, se publicaron las bases del contrato del nuevo transporte urbano, por el cual, la nueva empresa concesionaria tendría que cumplir estas condiciones:[473]

- Debe garantizar la prestación del servicio con el material móvil e instalaciones adecuadas
- Todos los meses tendría que facilitar al ayuntamiento informes sobre la explotación del servicio, con referencia a las averías, accidentes, revisiones, número de vehículos, número de viajeros que utilizan cada una de las líneas, diferenciando los laborables de los festivos y distinguiendo tres franjas horarias, de 7 a 14, de 14 a 21 y de 21 a 7.
- La empresa deberá integrarse en el Consorcio de la mancomunidad o cualquier otro ente supramunicipal de la forma que se establezca, si se crean.
- En el momento de iniciar el servicio la antigüedad media de los vehículos será de cinco años, y durante el contrato la antigüedad media será de siete años.
- Los vehículos dispondrán de forma general, de una potencia de 250CV, valorándose su ampliación a 300CV para líneas que atraviesan zonas con pendiente.
- Al menos un vehículo de forma experimental, deberá ser alimentado por energía menos contaminante, como GLP o GNC.
- Si la experiencia es positiva, el concesionario podrá decidir la incorporación de este tipo de vehículos de hasta un 20% en cinco años, y del 80% mientras dure la concesión.
- Los vehículos deberán estar dotados de máquinas canceladoras multiviaje conectadas al microordenador de control de vehículo, dotando al conductor de una canceladora mecánica para tarjetas defectuosas.

---

467 Vitrasa seguirá con la concesión de los autobuses durante diez años más. (1 de diciembre de 1993). Faro de Vigo. p.5

468 Los socios del PSOE en el gobierno municipal se desmarcan de la decisión de prórroga de Vitrasa. (2 de diciembre de 1993). Faro de Vigo. p.3

469 El gobierno municipal acuerda no subir el precio de los billetes de Vitrasa para 1994. (3 de diciembre de 1993). Faro de Vigo. p.3

470 El transporte urbano saldrá a concurso al considerarse ilegal la prórroga de Vitrasa. (11 de diciembre de 1993). Faro de Vigo. p.3

471 El PP sospecha que puede haber un “tapado” que tiene adjudicado el transporte urbano. (14 de diciembre de 1993). Faro de Vigo. p.3

472 La Xunta autoriza un incremento de cinco pesetas en el billete ordinario de Vitrasa. (29 de diciembre de 1993). Faro de Vigo. p.3

473 Las condiciones para el transporte público prevén duras sanciones por incumplimientos. (7 de enero de 1994). Faro de Vigo. p.3

- El personal que se relacione con el público debe ir uniformado, previa aceptación del ayuntamiento.
- En un plazo de seis meses desde la adjudicación, los vehículos deben tener incorporado el Sistema de Ayuda a la Explotación, que permitan la transmisión constante al centro de control de la explotación de la localización y funcionamiento de los vehículos del servicio.
- Desde este centro de control se transmitirán las órdenes para regular sus recorridos, y con información en determinadas paradas del tiempo de llegada del próximo autobús y conexión al ordenador de Tráfico del ayuntamiento para permitir dar prioridad a la circulación de autobuses sobre los vehículos privados cuando el ayuntamiento lo estime conveniente.
- La empresa deberá disponer de un espacio para cocheras, talleres, servicios… de más de 15.000 metros cuadrados y deberá disponer de al menos un vehículo taller para reparar de forma rápida y correcta los vehículos.
- Los licitadores deberán depositar una garantía de 5 millones de pesetas y el adjudicatario deberá depositar una garantía de 50 millones de pesetas.
- El adjudicatario deberá disponer de 90 vehículos que harán 4,5 millones de de kilómetros al año, incorporándose un vehículo cada 50.000 kilómetros de más.
- Los itinerarios y servicios iniciales serán los que determine el ayuntamiento, incluyendo las modificaciones que estimen conveniente, bien sean propuestas por la empresa o por el ayuntamiento.
- Los vehículos que presten el servicio deben estar pintados de color verde claro, bien de forma exclusiva o combinado con el blanco.
- El puesto de conducción será del máximo confort y amplitud disponiendo de asiento normalizado, aireación y calefacción óptimas, parasoles, alumbrado para operaciones de percepción, sistemas de control a la vista y con mandos de inmediata accesibilidad, debiendo estar los viajeros separados con una mampara.
- Los autobuses tendrán música ambiental, cumplirán la normativa relativa a casos de vuelco, cristales inestallables y calefacción. Un 20% deben tener aire acondicionado, aumentándose esta cifra un 5% cada año.
- Todos los elementos a utilizar por el público como puertas, pulsadores y canceladoras deberán estar correctamente señalizados, y además de asientos y asideros, dispondrán de barras pasamanos horizontales y verticales en el número que se establece, en la reglamentación vigente para este tipo de vehículos.

Los incumplimientos en el contrato serían sancionados duramente. Los viajeros que vayan sin billete serán sancionados con 2.500 pesetas, y el concesionario puede sufrir sanciones de hasta un millón de pesetas por faltas muy graves.

Entre las infracciones se encuentran:
Muy Graves:
- No dar comienzo a la prestación de los servicios contratados dentro del plazo estipulado para ello y paralización o no prestación de la totalidad o parte del servicio cuando no se deba a causas de fuerza mayor.
- Falseamiento de los datos de kilometraje, billetes vendidos y cobro de tarifas superiores a las establecidas por el ayuntamiento y la expedición de pases y billetaje gratuitos sin permiso municipal.
– La sanción oscilará entre las 500.001 pesetas hasta 1 millón.
Graves:

- No disponer del número de vehículos adecuado para la prestación del servicio
- Incidentes habituales del personal de conducción con el público
- La obstrucción de la inspección municipal por parte de la concesionaria
– La sanción oscilará entre 100.001 pesetas a 500.000
Leves:
- Disminución negligente del servicio establecido para cada línea y que se mantenga durante más de hora y media consecutiva
- Falta de uniformidad y aseo del personal
- Falta de comunicación de las alteraciones y anomalías que se produzcan en el servicio.
– La sanción oscilará entre el apercibimiento a 100.000 pesetas.

La huelga se consideraría como una causa de fuerza mayor, salvo que judicialmente se declare culpable al concesionario. Aparte, el concesionario es responsable civil y administrativamente ante el ayuntamiento de las faltas que cometan sus operarios, quedando obligados al resarcimiento de todos los daños que se cometan a terceros con motivo de la defectuosa prestación del servicio, dolo o culpa, ya sea de bienes o personas particulares o en instalaciones municipales, sin perjuicio de las sanciones que se le puedan poner. Al finalizar la concesión, el servicio revertirá a la Administración, quedando a favor del concesionario saliente los bienes e instalaciones que él mismo hubiera aportado al servicio.

En ese mismo documento existía una cláusula que obligaba a que el 25% del personal del nuevo concesionario fueran mujeres y un 1,5% minusválidos.[474] Esta cláusula fue retirada debido a que el concesionario tendría que asumir la plantilla de Vitrasa y para cumplirla habría que contratar a una mujer por cada hombre, por lo tanto, sería muy difícil de cumplir, especialmente en una época en la que apenas se presentaban mujeres para conducir los autobuses (en 1992 se contrató a la primera y en 1995 ya había cuatro).

Otra de las condiciones era la implantación de un servicio de tranvía, o metro ligero, como se llamaría por aquella época.[475]

El pliego de condiciones tenía sus detractores, Vitrasa lo veía inviable y Unidade Galega lo consideraba inaceptable, pidiendo entre otras cosas, que las instalaciones y los terrenos reviertan al ayuntamiento de Vigo al término de la concesión.[476][477]

Con este pliego de condiciones cuatro empresas se interesaron en el transporte urbano de Vigo, entre ellas las hermanas Koplowitz, aunque sus empresas, principalmente FCC

474 La nueva empresa del transporte urbano tendrá que incluir en su plantilla un 25% de mujeres. (6 de enero de 1994). Faro de Vigo. p.3
475 Las bases para el nuevo transporte urbano incluyen un estudio sobre líneas de tranvía. (25 de mayo de 1994). Faro de Vigo. p.3
476 Universitarios y BNG presentan alegaciones a las bases del concurso del transporte urbano. (12 de abril de 1994). Faro de Vigo. p.4
477 Para UG, el borrador para el transporte es inaceptable y pide que se redacte uno nuevo. (13 de enero de 1994). Faro de Vigo. p.9

(Fomento de Construcciones y Contratas) no tenían ninguna concesión de este tipo en ninguna ciudad de España.[478][479]

El 28 de enero de 1994 se publicaron las bases del nuevo concurso, cuya concesión tendría una duración de 25 años con una prórroga de cinco años.[480] El pliego fue aprobado el 28 de febrero solamente con los votos del PSOE, puesto que los ediles del PP y el del BNG votaron en contra, mientras que UG se abstuvo.[481]

En estos meses, diversas acusaciones se ejercían contra Vitrasa, desde ejercer coacciones y presiones para forzar la prórroga de la concesión hasta la connivencia con los grupos políticos con el mismo fin[482] e incluso que el 14 de marzo de 1994 dejaría de prestar servicio y dejaría a la ciudad sin transporte urbano. Vitrasa lo desmintió todo, afirmó que nunca dejaría de prestar servicio y que han renunciado a recurrir la denuncia de la prórroga de la concesión para presentarse al concurso.[483]

Durante los siguientes meses las discusiones entre los grupos políticos por la prórroga a Vitrasa eran permanentes, la oposición consideraba que el alcalde actuaba de forma incorrecta y negligente y se tuvo que aprobar una segunda prórroga de seis meses porque para junio el concurso no iba a estar listo.

A estas alturas, cuatro empresas se iban a presentar al concurso, Fomento de Construcciones y Contratas (FCC, la de las hermanas Koplowitz), Vitrasa, Tranvías Eléctricos de Vigo y Orense de Transportes (la empresa adjudicataria de los autobuses urbanos de Ourense, perteneciente al grupo Ruíz).[484]

En junio y julio se procedió a abrir el plazo para presentar ofertas, y el 15 de julio se procedió a la apertura de plicas, y finalmente se presentaron cuatro empresas. Éstas eran:[485]

- Transportes Urbanos S.A. (TUSA) (Concesionaria del transporte urbano de Bilbao)
- Vitrasa
- General de Transportes e Industria (VIA-GTI) (Empresa que prestaba el servicio en cuatro ciudades francesas, Lyon, Brest, Nimes y Lorient)
- Transportes Urbanos de Zaragoza

---

478 Las Koplowitz presentarán una oferta para los autobuses con una empresa francesa. (7 de abril de 1994). Faro de Vigo. p.4
479 Las Koplowitz y otras cuatro empresas se interesan por el contrato de los autobuses. (20 de enero de 1994). Faro de Vigo. p.3
480 El nuevo contrato del servicio de autobuses urbanos tendrá una duración de 25 años. (28 de enero de 1994). Faro de Vigo. p.3
481 El pliego para el nuevo transporte urbano, rechazado con los votos del PP y del BNG. (1 de marzo de 1994). Faro de Vigo. p.4
482 El voto de calidad del alcalde sirvió para sacar adelante el pliego del tranporte. (8 de marzo de 1994). Faro de Vigo. p.3
483 Vitrasa garantiza el servicio de transporte urbano hasta que esté decidida la concesión. (6 de marzo de 1994). Faro de Vigo. p.9
484 Cuatro empresas optan a la concesión del servicio urbano de viajeros. (16 de julio de 1994). Faro de Vigo. p.5
485 Las empresas que optan al transporte fijan el precio del billete entre 85 y 113 pesetas. (19 de julio de 1994). Faro de Vigo. p.3

¿Y qué vendía cada empresa?

VIA-GTI: (Dos ofertas)
- Precio del billete a 85,57/89,59 pesetas (sin IVA)
- Flota de 90/93 vehículos
- Un total de 5.798.594/5.895.906 kilómetros/año
- Precio coche/kilómetro de 321,13/326,07 pesetas sin IVA.
- Opción de compra de terrenos hasta el 13 de octubre
- Autobuses pintados de blanco, con la leyenda Vigo-bus.

TUSA
- Precio del billete a 113 pesetas (sin IVA)
- Flota de 98 vehículos
- Un total de 4.736.324 kilómetros/año, con 60.000 de refuerzo y 12.000 gratis, por lo cual el total de kilómetros sería de 4.808.324 kilómetros
- Precio coche/kilómetro de 436,66 pesetas sin IVA.
- Opción de compra de los terrenos de Vitrasa si ganaba el concurso
- Inmediata incorporación de nuevos autobuses de marca Mercedes-Benz.

Vitrasa
- Precio del billete a 89,34 pesetas (sin IVA)
- Flota de 116 vehículos
- Número de kilómetros/año de 5.142.623
- Precio coche/kilómetro de 361,31 pesetas

TUZSA
- Precio del billete de 84,90 pesetas (sin IVA)
- Flota de 110 vehículos
- Un total de 4.909.125 kilómetros/año
- Precio coche/kilómetro de 355,92 pesetas

A los pocos días Tranvías Eléctricos de Vigo anunció su asociación con VIA-GTI para optar al servicio del transporte urbano de Vigo[486], presentando una oferta de vuelta del tranvía con unos vehículos sin raíles pero con catenaria. Se trataría de una línea que uniría el Calvario con Samil con una frecuencia de 4 minutos, valorada en 18.000 millones de pesetas. Respecto a la red de autobuses, oferta 17 líneas con una distancia entre paradas entre 300-400 metros. La flota de autobuses, compuesta de 93 vehículos, ofrecería un sistema conocido como Visiobús, consistente en una pantalla de televisión que informa a los viajeros de las principales novedades de la ciudad.[487]

Para contraatacar, Vitrasa presentó un proyecto de tranvía con una única línea circular por céntricas vías como Camelias, Urzáiz y Gran Vía, aunque reconoció que una línea de tranvía en Vigo era inviable, costaría unos 12.000 millones de pesetas y unos 400-500

486 Tranvías de Vigo también opta al transporte colectivo asociada a GTI. (20 de julio de 1994). Faro de Vigo. p.3
487 VIA-GTI considera rentable e imprescindible una línea de tranvía entre O Calvario y Samil. (25 de agosto de 1994). p.6

millones de pesetas de explotación al año. Para amortizarlo harían falta 60.000 viajeros diarios, y las predicciones estaban muy por debajo de esa cifra.[488][489]

Por otra parte, Vitrasa pondría en marcha nuevas líneas, 60 nuevos autobuses, más frecuencias, un servicio especial para personas con movilidad reducida, un sistema de control de los autobuses vía satélite y 15 pantallas informativas en las principales paradas para informar de las llegadas de los autobuses.



Renault PR100.2 recorriendo la Avenida de Redondela a finales de 1994. Imagen: Flickr (Tomás Rodríguez Ontiveros) https://www.flickr.com/photos/trodriguezontiveros/3742763160/

TUZSA, por su parte, pretende una mejora de frecuencias, del servicio al transporte urbano a la universidad, un nuevo sistema de billetaje, que incluiría el transbordo, servicios especiales para minusválidos y de madrugada y los fines de semana a determinados lugares del rural. La red de líneas se compondría de 28, divididas en cinco grupos, urbanas con frecuencia de unos 10 minutos y servicio a Hispanidad y Venezuela, tres servicios de gran capacidad que uniría la corona exterior de la ciudad con frecuencia de 10 minutos, 5 días diametrales periféricas que unirían los ejes perimetrales, como el Meixoeiro con A Guia y con Coia, las 14 líneas radiales de Vitrasa se mantendrían y se crearían 3 para la universidad. Por otra parte, también propone un proyecto de tranvía entre Calvario y Coia, pasando por Camelias y Venezuela, ampliable al Berbés o Gran Vía.[490]

Así que con las plicas abiertas, el concurso, según los primeros informes técnicos del ayuntamiento, solamente estaba entre dos empresas, Vitrasa y VIA-GTI debido a que:

- Vitrasa mantenía las tarifas pero mejoraba el número de vehículos
- TUZSA presenta tarifas más baratas, pero menores prestaciones en los nuevos vehículos
- Tusa presentaba la oferta más cara de todas
- VIA-GTI presentaba una tarifa más baja que Vitrasa pero sobre la base de un número de viajeros de 25 millones, cuando en esa época era de 18.

---

488 Vitrasa propone una línea de tranvía que discurra por las calles céntricas de Vigo. (3 de agosto de 1993). Faro de Vigo. p.3

489 Vitrasa reconoce que dotar a Vigo de una red de tranvía es inviable. (4 de agosto de 1994). Faro de Vigo. p.5

490 “En su día, se podrá pagar el transporte con una tarjeta única”. (30 de agosto de 1994). Faro de Vigo. p.4

El 26 de agosto se les dio audiencia a las distintas empresas candidatas para aclarar ciertos aspectos y tras la reunión de los técnicos, parecía que Vitrasa iba a ganar de nuevo el concurso, disputándose el concurso únicamente con VIA-GTI. Y parecía que el tranvía iba a posponerse, puesto que se carecía de financiación para ponerla en marcha, dado que el ayuntamiento no podía apoquinar los entre 10.000 y 18.000 millones de pesetas para ponerlo en marcha.[491]

En septiembre se hicieron públicos los informes, y las empresas obtuvieron las siguientes puntuaciones:[492]

	Oferta económica	Mejoras al pliego	Vehículos	Experiencia	Líneas y frecuencias	TOTAL
TUZSA	7,25	2,60	5,75	1	2,85	19,45
Tusa	4	1,15	1,5	1	1,8	9,45
VIA-GTI	(*)	2,8	6	5	4	17,8
Vitrasa	8,5	3,33	6,5	1	4,15	23,48

(*) Excluido por no aportar documentación económica, no cumplir los requisitos en el pliego respecto al valor de los vehículos, vincula el valor de la velocidad comercial media al equilibrio económico-financiero de la concesión y el sistema de previos ofertado no cumple los requisitos establecidos.

Es decir, que, salvo sorpresa, Vitrasa se adjudicaría el servicio, y el 13 de septiembre Vitrasa renovó la adjudicación por votación del Consejo de Transportes, con 9 votos a favor y 5 abstenciones[493], haciéndose oficial al día siguiente, el 14 de septiembre, con votación en el pleno del ayuntamiento, votando a favor el PP y el PSOE y con dos abstenciones[494]. Por lo tanto, el 16 de septiembre, oficialmente, Vitrasa se convirtió en adjudicataria del servicio durante los siguientes 25 años.[495]

491 “Vitrasa” se perfila como adjudicataria del nuevo servicio de transporte urbano. (2 de septiembre de 1994). Faro de Vigo. p.3
492 Maribel Ayuso cree que la oferta de Vitrasa al transporte público es “espléndida para Vigo”. (9 de septiembre de 1994). Faro de Vigo. p.3
493 La adjudicación a Vitrasa obtiene mayoría en el Consejo Munipal de Transportes. (14 de septiembre de 1994). Faro de Vigo. p.3
494 Los votos del PP y del PSOE sacan adelante la adjudicación del transporte a “Vitrasa”. (15 de septiembre de 1994). Faro de Vigo. p.3
495 Vitrasa, otros 25 años de concesión. (17 de septiembre de 1994). Faro de Vigo. p.3

VIA-GTI consideró que el informe era sesgado y parcial[496], porque no tenía en cuenta su oferta económica, el pliego era contradictorio y se eliminan sus mejoras de forma sistemática. El 10 de septiembre[497], VIA-GTI publica una extensísima nota de más de una página en el Faro de Vigo criticando el concurso debido a sus inconcreciones y criticando su exclusión de la oferta económica, afirmando que dichos criterios se basan en la estadística suministrada por la Asociación Nacional del Transporte ¿Y quién preside esa asociación? Pues Gonzalo Álvarez Arrojo, presidente de Vitrasa y accionista importante en TUZSA, es decir, que los datos suministrados favorecerían a Vitrasa y TUZSA, y dichos datos se contradecían con los de la UTP, el Sindicato Patronal de los Transportes Públicos Franceses. Además se dejan claros varios asuntos:

- No se solicitó el complemento de la información en los que se detallan los 25 años de la concesión y el cálculo de los ingresos en base a los viajeros previstos cuando lo necesitaban.
- VIA-GTI cumple el punto donde se obliga a la linealización de la tarifa y que si existen pérdidas en los dos primeros años por no alcanzar los viajeros previstos lo asume la empresa.
- Se consideraba que todas las ofertas cuyo gasto de personal estuviera por debajo de 3,7 millones de pesetas estaban fuera de mercado, VIA-GTI afirma que los datos los obtuvieron del Convenio

Gracias, Vigo, por la confianza

El municipio de Vigo acaba de decidir que sea Viguesa de Transportes, S.A. (Vitrasa) la empresa que gestione el servicio de transporte urbano en los próximos años.

Vitrasa quiere agradecer a Vigo esta muestra de confianza en su quehacer, avalado por una experiencia de 25 años en las calles de la ciudad.

Ahora llega, sin embargo, el momento de mirar al futuro. Nuestra sólida trayectoria nos ha permitido presentar una oferta de transporte urbano para la ciudad que mira al siglo XXI.

Nuevos autobuses, más servicios, mejores frecuencias, más información... Trabajamos ya para no defraudar esa confianza.



Vitrasa agradece la nueva concesión con este anuncio publicado dos días después en el Faro de Vigo del 18 de septiembre de 1994, en la página 21

496 "VIA-GTI" considera que el informe municipal es "sesgado y unilateral". (9 de septiembre de 1994). Faro de Vigo. p.5

497 Análisis que presenta VIA-GTI en relación al informe sobre las ofertas presentadas para la prestación mediante cesión del servicio público regular de transporte urbano de viajeros en autobús de uso general, dentro de los límites jurisdiccionales del ayuntamiento de Vigo, realizado por la interventora general del Concello de Vigo. (10 de septiembre de 1994). Faro de Vigo. p.16 y 17

Colectivo de Vitrasa de 1993. Por otra parte, VIA-GTI absorbería los gastos extra ocasionados en el año 1995, cumpliendo el pliego de condiciones respecto a los vehículos, que serían 90 el 1 de mayo de 1995, cuando entraría a funcionar el servicio, heredando los 79 vehículos de los que disponía Vitrasa. Además, comenta el artículo del pliego por el cual cada 50.000 kilómetros por encima de los 4,5 millones implicaría añadir un vehículo más, lo que limita la posibilidad de hacer un estudio óptimo para mejoras y obtener ahorros, eso teniendo en cuenta de que los vehículos hacen más o menos kilómetros dependiendo de la velocidad a la que puedan circular. VIA-GTI proponía en su oferta un kilometraje mayor, siendo un proyecto que mejora la productividad.
- Las tarifas recalculadas son ficticias e irreales, y VIA-GTI propone un número de horas extra legal, previstas para cubrir los imprevistos que suceden a diario en un servicio de este tipo, estando correctamente valoradas mientras en Vitrasa se hacen 4 veces más horas extra de las legales.
- Se afirma que la oferta presentada para el SAE es temeraria, sin tener en cuenta que el equipo era propiedad de VIA-GTI y experimentado por ellos.
- Se afirma que nunca se calculan los ratios en pesetas/vehículo cuando normalmente se hacen por pesetas/kilómetro y no se tiene en cuenta su mejora económica.
- Los datos del primer año de Vitrasa y TUZSA no repercuten los costes de instalaciones y terrenos, por lo cual no se pueden extrapolar a los otros 24 y las tarifas que aparecen en el cuadro no son los que presentó VIA-GTI.
- Los datos de inversiones en terrenos e instalaciones son erróneos y parecen ajustados para que la oferta de VIA-GTI parezca peor.
- Vitrasa puede añadir información aclaratoria y VIA-GTI no.
- Se acusa a VIA-GTI de incumplimiento en la velocidad comercial prometida, mientras que el resto de operadores no se comprometen a nada, teniendo en cuenta que en 25 años nadie puede asegurar lo que puede suceder, pero sí se pueden hacer predicciones a 5 años vista.

EVOLUCION PRECIO TARIFA EN PESETAS CORRIENTES

Si: — INCREMENTO COSTE PERSONAL ANUAL=3,5%
— INCREMENTO COSTE CARBURANTE ANUAL=6%
— INDICE DE PRECIOS AL CONSUMO=3%

Por aplicación de los anteriores indices, a los respectivos COSTES UNITARIOS y coeficientes a, b, c, d, y e, con adición de los demás conceptos de la tarifa, a saber: Inversión y amortización en terrenos e instalaciones, más inversión y amortización en material móvil, según las fórmulas polinómicas ofrecidas respectivamente, el resultado PRECIO TARIFA en Pts. corrientes es el siguiente:

* Incluidas 3,41 Pts. en concepto de terrenos e instalaciones durante los 25 años, según Intervención General (pág. 19) y con inclusión de las amortizaciones de material móvil variables y crecientes según exponen los Servicios de Seguridad, Circulación y Transportes (pág. 45).

	VIA-GTI (OFERTA A)			VITRASA *				
AÑO	KT	PRECIO TARIFA	PRECIO TARIFA (CON IVA)	KT	PRECIO TARIFA	PRECIO TARIFA (CON IVA)	DIFERENCIA TARIFA (CON IVA)	DIFERENCIA TOTAL EN PTS. CORRIENTES SUPUESTOS 20,5 MILLONES DE VIAJEROS AÑO
1994		85,57	90,7		92,95	96,67	5,97	122.385.000
1995	1,0728	90,92	96,37	1,071	99,111	105,58	9,21	188.805.000
1996	1,1114	93,99	99,63	1,109	102,567	108,72	9,09	186.345.000
1997	1,1516	96,92	102,73	1,149	106,187	112,55	9,82	201.310.000
1998	1,1934	100,41	106,43	1,189	109,806	116,39	9,96	204.180.000
1999	1,2369	103,92	110,15	1,231	113,59	120,405	10,255	210.228.000
2000	1,2838	107,54	113,99	1,276	117,619	124,676	10,686	219.063.000
2001	1,3313	111,23	117,9	1,322	121,73	129,035	11,135	228.268.000
2002	1,3807	114,83	121,72	1,369	125,92	133,48	11,76	241.080.000
2003	1,4322	118,58	125,69	1,419	130,36	138,18	12,49	256.045.000
SUBTOTAL								2.057.709.000
2004	1,4859	124,42	131,88	1,471	134,967	143,06	11,18	229.190.000
2005	1,5522	130,18	137,99	1,524	139,653	148,03	10,04	205.820.000
2006	1,6118	135,54	143,67	1,58	144,58	153,25	9,58	196.390.000
2007	1,6741	140,19	148,6	1,64	149,84	158,83	10,23	209.715.000
2008	1,739	146,37	155,15	1,699	155,021	164,32	9,17	187.985.000
2009	1,8067	152,03	161,15	1,762	160,52	170,15	9	184.500.000
2010	1,8966	160,33	169,95	1,828	166,27	176,25	6,3	129.150.000
2011	1,9724	166,23	176,2	1,896	172,19	182,52	6,32	129.560.000
2012	2,0517	172,58	182,93	1,967	178,35	189,056	6,126	125.583.000
2013	2,1345	179,25	190	2,041	184,76	195,84	5,84	119.720.000
SUBTOTAL								1.717.613.000
2014	2,2211	185,8	196,95	2,118	191,41	202,9	6,96	121.975.000
2015	2,3453	190,14	207,9	2,199	198,39	210,3	2,4	49.200.000
2016	2,4431	204,63	216,9	2,283	205,62	217,96	1,06	21.730.000
2017	2,5454	212,24	224,97	2,37	213,096	225,88	0,91	18.655.000
2018	2,6525	221,88	235,19	2,461	220,89	234,15	-1,04	(21.320.000)
SUBTOTAL								190.240.000
TOTAL								3.965.562.000

DIFERENCIA A PAGAR POR LOS CIUDADANOS DE VIGO, EN LOS PROXIMOS 25 AÑOS 3.965.562.000 Pts.

NOTA: NO CONSIDERAMOS NECESARIO DESARROLLAR LO QUE DICHO CAPITAL REPRESENTA EN EL TIEMPO SUPUESTA UNA CAPITALIZACION AL 8%, INTERES MAXIMO DEL PLIEGO

Vigo, 13 de septiembre de 1994

VIA-GTI se defiende con un cuadro que demuestra que su oferta es mejor que Vitrasa. Imagen: Faro de Vigo, 15 de septiembre de 1994. p.11

En resumen, se trataría de un informe sesgado y VIA-GTI pedía una revisión de la valoración comercial de las ofertas. No nos olvidemos que la diferencia entre Vitrasa y VIA-GTI es de 5,68 puntos, perfectamente salvables con un buen informe económico.

Las quejas cayeron en saco roto, y al día siguiente de la adjudicación del servicio a Vitrasa, VIA-GTI volvió a publicar un comunicado donde se afirmaba[498]:

- La valoración de los informes económicos se hace sobre los autobuses que oferta, descalificando la oferta, ignorando que la misma cumple las condiciones del pliego
- La mayor velocidad comercial se consigue mediante sistemas modernos de regulación de los tiempos de parada en las cabeceras de la línea, siendo una técnica introducida en España por ellos. En la oferta la velocidad comercial sería de 14,5 km/h, siendo la velocidad comercial de Vitrasa de 14,8 km/h en 1993 y en la oferta es de 14 km/h. VIA-GTI considera que con esos datos su velocidad comercial fue descartada mientras la de Vitrasa no.
- Incluyendo lo mencionado, la oferta A de VIA-GTI obtendría 22,10 puntos frente a los 19,35 de Vitrasa, sin sumar 0,80 puntos por el SAE, las pantallas informativas, la pasarela por la Avenida de Madrid y los 40.000 billetes gratuitos a la universidad, cuando en realidad se valoró con 0,20 puntos.
- La oferta de VIA-GTI desglosa todos los costes previstos en los siguientes 25 años, mientras el resto de concursantes aplazan sus costos en el tiempo y a VIA-GTI se le compara solamente por el primer año de prestación de servicio.

En resumen, parece que hay dudas sobre la limpieza del proceso, pero como sucedió la anterior vez, las acusaciones no pasaron de ahí y VIA-GTI fue invitada a acudir a los tribunales si consideraban que la adjudicación no ha sido limpia, pero nada se sabe del asunto.

Tras la adjudicación llegarían las mejoras, y en enero de 1995 se incorporarían los 60 vehículos nuevos y las nuevas líneas se empezarían a discutir en octubre. Y en diciembre llegarían los cambios.

2.29 - La crisis de 1994 dificulta y perturba el servicio

Mientras se resolvía la adjudicación del servicio del transporte urbano, España atravesaba por una dura crisis, y en Vigo se iba a padecer de forma importante, dado que muchas empresas reducían mano de obra.

El proceso fue especialmente duro en el sector del metal, un sector que cuando se revoluciona arde la ciudad. Y en 1994 se iba a revolucionar, y la ciudad lo iba a padecer, y Vitrasa también.

Ya en abril comenzaron las movilizaciones, y los cortes de tráfico hicieron que en algunas ocasiones el servicio de autobuses dejara de funcionar, debido a que las diversas manifestaciones que recorrían la ciudad hacían que muchos de sus autobuses se vieran bloqueados.[499]

---

498 VIA-GTI. TRANVÍAS: INFORMA AL PUEBLO DE VIGO. (15 de septiembre de 1994). Faro de Vigo, p.11

Pero lo peor llegaría el 11 de mayo. Ese día se pasó de las manifestaciones a los enfrentamientos contra la policía.[500] Y sobre las once de la mañana, el microbús numerado como 1004 se encontró con los manifestantes que bajaban por Colón, mientras se encontraba en el cruce de esta calle con Policarpo Sanz y García Barbón, y varios encapuchados exigieron el desalojo del vehículo, después del cual le prendieron fuego, quedando totalmente destruido. Aquel día 29 personas resultaron heridas, entre ellas cinco policías.



Autobús 1004 después de encontrarse con los trabajadores del metal. Imagen: Faro de Vigo, 12 de mayo de 1994. p.31

Mientras se abrían las plicas para la concesión del nuevo transporte urbano, el 15 de julio, el sector naval volvió a regalar a los vigueses una jornada violenta, que incluía barricadas, vuelcos de coches, destrozos en el mobiliario urbano, y el autobús 504 fue víctima de estos asaltos mientras se encontraba en Pereiró. Fue quemado y acabó totalmente destruido.[501]

---

499 Vigo vivió un caos de tráfico provocado por las obras y por las movilizaciones. (7 de abril de 1994). Faro de Vigo. p.6

500 Veinticuatro trabajadores y cinco policías heridos en una nueva “batalla” del naval (12 de mayo de 1994). Faro de Vigo. p.31

501 La Policía cargó contra los trabajadores durante el segundo día de la huelga del Metal. (16 de julio de 1994). Faro de Vigo. p.30



Los restos del autobús 504 tras encontrarse con los trabajadores del metal. Imagen: Faro de Vigo, 16 de julio de 1994. p.30

Y a partir de septiembre se estaba criando un nuevo conflicto de grandes dimensiones en Teis, debido a la construcción de la empacadora de basuras en los muelles de Guixar, lo que ocasionó que los vecinos se opusieran enérgicamente, dado que consideraban que tendrían que padecer los malos olores y el ruido, entre otras molestias, en un barrio muy castigado por diversas obras y abandonado por las administraciones.



El microbús 1004 cuando apagaron el incendio. Imagen: Faro de Vigo, 12 de mayo de 1994. p.32

Y a finales de noviembre, el conflicto tomó un cariz violento, con barricadas, manifestaciones continuas, cortes de tráfico espontáneos, peleas con la policía, disturbios varios… y el 30 de noviembre[502] el autobús 304 fue asaltado e incendiado mientras se encontraba en la calle Purificación Saavedra haciendo la cabecera de la línea 18. Poco antes de las seis de la tarde, el vehículo fue quemado y, debido a que alguien soltó el freno de estacionamiento se precipitó calle abajo y acabó contra un poste y el muro del número 30 de dicha calle.

502 El conflicto de Teis se agrava cuando se cumple una semana de inicio de las obras. (1 de diciembre de 1994). Faro de Vigo. p.7



Tras más de 19 años de servicio y a falta de un mes para jubilarse, el autobús 304 fue víctima del ansia destructiva de los vecinos de Teis por el conflicto de la empacadora. Imagen: Faro de Vigo, 1 de diciembre de 1994, p.7

El incidente hizo que Vitrasa tomara medidas, y una de ellas es que las cabeceras de las líneas 17 y 18 se considerarían como peligrosas, así que los autobuses dejarían de ir allí y acabarían y empezarían el recorrido en Caños, y de paso, pasarían a contar con los autobuses más viejos de la flota. Los vecinos de A Guía, tras comprobar que, semana tras semana, los autobuses no iban hasta allí, el 7 de febrero de 1995 organizaron una protesta consistente en subirse 50 personas al bus y al llegar a la última parada de Sanjurjo Badía, le pagaban un nuevo billete para subir al instituto de bachillerato. El conductor llamó a Vitrasa para pedir instrucciones y le dijeron que subiera hacia allí. Y en el instituto, los manifestantes se bajaron, volvieron a subir y pagaron un nuevo billete para dirigirse a sus destinos originales. En el segundo intento vino la policía local y comprobó que todo era legal. Y en el tercero vino un inspector para comunicarles que en A Guía les esperaba el director de Vitrasa, que se comprometió a que a partir de ese día volvería el bus a subir allí, e incluso les permitió viajar gratis en el bus. Y todo volvió a la normalidad.[503]

Con todo, sí sucedió un hecho. Los vecinos de San Paio, Candeán y Cabral llevaban años protestando por el estado de la Avenida del Aeropuerto, en pésimo estado y cuyas obras de reforma quedaron a medio hacer. Y el 24 de agosto de 1995, en la zona de la gasolinera de Carballal, un grupo de vecinos arrancó el techo de la marquesina de la parada del bus y cortó la carretera colocándolo en el medio.[504]

---

503 Madres de Teis logran con 6 viajes en bus que Vitrasa reanude su línea al barrio. (8 de febrero de 1995). Faro de Vigo. p.5

504 Los vecinos cortan de nuevo el acceso rodado al aeropuerto. (25 de agosto de 1995). Faro de Vigo. p.6

2.30 - Nueva concesión, nuevo servicio



Anuncio de Vitrasa para dar a conocer las nuevas líneas. Imagen: Faro de Vigo, 23 de diciembre de 1994. p.25

Tras la adjudicación del servicio, tocaba ponerse manos a la obra para cumplir las promesas, y la primera era la entrada en servicio de los 60 nuevos vehículos adquiridos para completar un parque de 117 vehículos[505], y estaba previsto que los autobuses entraran en servicio el 2 de enero de 1995, pintados todos de color verde con dos franjas blancas. Estos nuevos autobuses estrenarían un nuevo sistema de billetaje.[506]

Una de las primeras instrucciones era anunciar que el precio del billete se mantendría en 95 pesetas, y aumentar a 55.000 pesetas de pensión el tope para tener derecho al bono-bus para jubilados, que antaño estaba en 30.000 pesetas. También las líneas universitarias tendrían el mismo precio que las ordinarias, dado que se considerarían como servicios normales.[507]

505 Vitrasa tendrá una flota de 117 autobuses a partir de primeros de enero. (10 de noviembre de 1994). Faro de Vigo. p.7

506 El 2 de enero comenzarán a circular los nuevos autobuses del transporte urbano. (3 de octubre de 1994). Faro de Vigo. p.3

507 El billete de los autobuses a la Universidad costará 95 pesetas. (10 de diciembre de 1994). Faro de Vigo. p.10

El 1 de abril se decidió dividir los bono-buses de pensionista en dos tipos, el Pensionista I, destinado a pensionistas con pensiones inferiores a 450.000 pesetas anuales, y el Pensionista II, para pensiones que no superen el Salario Mínimo Interprofesional. Los pensionistas debían pasar por la sede de Vitrasa entre las 9 y las 12 de la mañana antes del 15 de abril para que se le expida la nueva tarjeta, debiendo presentar el certificado del importe de la pensión, el de empadronamiento (ambos tanto el del beneficiario como el cónyuge), dos fotografías tamaño carnet y el DNI. Ese mismo día se establecieron las nuevas tarifas del bono-bus, estableciéndose el general en 65 pesetas.



Los nuevos autobuses con la nueva decoración en su primer día de servicio. Nótese que llevan en la parte superior dos banderas de Vigo. Imagen: Faro de Vigo, 3 de enero de 1995, p.4

También se estableció que las tarjetas de transporte que era obligatorio adquirir había que renovarlas anualmente, con esas tarjetas se podía ir a un estanco autorizado por Tabacalera, en los cuales se venderían los bono-buses en tacos de 25 billetes con vigencia de un mes, aunque los bonos residuales podían ser utilizados el mes siguiente.

Pero el nuevo servicio no estaría exento de problemas, para empezar, el BNG y UPG protestaron por el hecho de que en los autobuses existieran carteles que rezaban “Conserve el billete hasta la salida” o “No distraer al conductor” solamente en castellano cuando tienen que estar también en gallego.[508] Con el paso del tiempo se corrigió.



El cartelito de la discordia. Imagen: Faro de Vigo, 10 de enero de 1995. p.6

Los universitarios enseguida protestaron, el hecho de que pasaran de ir en autobuses con 20 años que no podían consigo mismos y llenos hasta los topes por 125 pesetas a ir en autobuses articulados recién salidos de fábrica con 95 pesetas no hizo que tolerasen

508 UG y BNG consideran que Vitrasa no está cumpliendo las condiciones del servicio. (10 de enero de 1995). Faro de Vigo. p.6

que las líneas 7, 16 y 27 dejaran de ir a la universidad. Y además, en las horas punta hay universitarios que se quedan en tierra.[509]

Pero lo mejor (o peor, según se mire), fue el intento de fusión de cinco líneas:
Las líneas 1 y 3 pasarían a conocerse como Línea Amarilla y entre Caños y Plaza de América tendría una frecuencia de 15 minutos, fuera de ese recorrido las líneas tendrían el mismo recorrido que antes, es decir, a Coia, Bouzas y Encarnación.

Las líneas 2, 17 y 18 pasarían a conocerse como Línea Azul y entre Caños y Plaza de América tendrían una frecuencia de 7,5 minutos, y fuera de ese recorrido irían a Encarnación, A Guía y Fonte Alvite.



Anuncio de la nueva línea azul. Imagen: Faro de Vigo, 25 de febrero de 1995, p.11

Además, la línea 2 tendría este recorrido: Coia, Porriño, Marín, Castelao, Coruña y Pi y Margall, la línea 18 saldría de Bouzas por Tomás Paredes y Castelao. Y las líneas 1 y 2 serían circulares en Chapela, la línea 1 al llegar a Encarnación bajaría por la Avenida de Vigo, Avenida de Galicia y Buenos Aires y la línea 2 haría el recorrido inverso.

509 Los universitarios critican el servicio de Vitrasa y temen un empeoramiento. (20 de enero de 1995). Faro de Vigo. p.6

Es decir, esas líneas perderían el número y pasarían a conocerse por un color, teniendo el recorrido en los paneles indicadores, es decir, la gente tendría que leer lo que dice la tablilla si su destino está fuera del itinerario común.



Anuncio de la línea amarilla. Imagen: Faro de Vigo, 25 de febrero de 1995. p.13

El 27 de febrero de 1995 entraron en funcionamiento los cambios...y el caos en el que se vio inmerso el transporte urbano fue de tal magnitud que los números volvieron a la tarde de ese mismo día. Paradas llenas de gente, autobuses de la misma línea que se juntaban y no cumplían la frecuencia prometida, la centralita de Vitrasa colapsada de gente llamando para acordarse de la familia del que decidió quitar los números…[510][511] Con todo, las líneas de colores no murieron de todo, y en los carteles de metacrilato se conservaban los colores amarillo y azul en el lado contrario al del número hasta que estos carteles desaparecieron con el paso de los años.

Con todo, el número de viajeros aumentaba mes a mes, y en febrero el aumento era ya de un 5% respecto al año anterior.[512] Aparte, en 1995 se estrenó un nuevo sistema de billetaje, que pervivió 20 años, hasta el año 2015, y que ocasionó protestas por parte de Ecologistas en Acción, que consideraba que los billetes impresos por esa máquina eran tres veces más grandes que los anteriores, y por tanto, se utilizaba el triple de papel.[513]

510 Vitrasa saca los colores. (28 de febrero de 1995). Faro de Vigo. p.6

511 Vitrasa vuelve al sistema de numerar las líneas ante la confusión de los usuarios. (28 de febrero de 1995). Faro de Vigo. p.7

512 El número de usuarios del transporte urbano aumentó en febrero un 5% respecto a 1994. (25 de abril de 1995). Faro de Vigo. p.3

513 El Patio de Cachamuiña. Juan de Almeida. (5 de enero de 1996). Faro de Vigo. p.5

2.31 - Llega un nuevo director

El 1 de septiembre de 1995 habría cambios en la dirección de Vitrasa, y es que Luis Silverio ha sido nombrado como director de Vitrasa.[514] Este señor sustituía en el cargo a José Luis Carballo, quién pasaría a ser consejero delegado de Galicia Manzaneda S.A. Luis Silverio hasta ese momento era general de la Guardia Civil y entró en Vitrasa por empeño de Gonzalo Álvarez Arrojo.



El bus de la línea 2... mientras se conocía como línea azul. Nótese el hueco vacío donde tenía que ir el número. Imagen: Faro de Vigo, 18 de junio de 1996. p.12

Una de las primeras medidas implantadas en su mandato es que los bono-buses universitarios costaría la mitad del billete ordinario según un convenio firmado por el ayuntamiento.[515] Bono-bus al que solamente podían acceder los estudiantes universitarios empadronados en Vigo[516] y que aún por encima en algunos meses, como pasó en noviembre de 1995, sufrían problemas de distribución que impedía que estuvieran disponibles en los estancos.[517] A partir de 1996 se eliminaría el requisito de empadronamiento.

Otra de las novedades es la implantación de un teléfono de atención al viajero. Hasta entonces Vitrasa tenía un número de teléfono, el 986 29 16 00, y a partir del 16 de noviembre se pondría en marcha un nuevo número, el 986 20 74 74, destinado para información sobre los autobuses y para realizar quejas y sugerencias.[518]

---

514 El general de la Guardia Civil en la reserva Luis Silverio, nuevo director de Vitrasa. (2 de septiembre de 1995). Faro de Vigo. p.5

515 El nuevo bono bus para los universitarios costará la mitad de lo normal. (3 de noviembre de 1995). Faro de Vigo. p.9

516 CAEF dice que el bono bus no beneficia a los universitarios que estudian fuera del campus. (8 de noviembre de 1995). Faro de Vigo. p.6

517 Los universitarios tienen que empadronarse en Vigo para acceder a los bono buses. (24 de octubre de 1995). Faro de Vigo. p.9

518 Vitrasa pone en marcha un servicio de atención a los viajeros. (15 de noviembre de 1995). Faro de Vigo. p.3

Para 1996 el precio del billete ordinario ascendió a 100 pesetas. Y a partir de ese mismo año se empezó a hablar de una tarjeta electrónica que sustituyera al bono-bus. Esta tarjeta, similar a las tarjetas monedero que Telefónica comenzaba a popularizar, empezarían a utilizarla los pensionistas.[519] Y en 1997 volvería a subir el billete, estableciéndose el billete ordinario en 105 pesetas.



Autobús de la línea 17 en el cruce de Colón. Nótese el recuadro azul que lleva la tablilla a la derecha, resto de la desaparecida línea azul. Imagen: Faro de Vigo

Pero estas tarifas trajeron polémica, puesto que el ayuntamiento, dirigido por aquellos años por Manuel Pérez, condonaría a Vitrasa 100 millones de pesetas para evitar que el billete ordinario subiera más de 5 pesetas, debido a que según los técnicos, el billete debería costar 110 pesetas[520]. Debido a la posible ilegalidad de la medida, el ayuntamiento se justificaba debido a que esa cifra se debe a la reversión de los terrenos, cuyo coste habría que integrar en la tarifa, y el ayuntamiento decidió dejarla para más adelante, no pagando lo que correspondía ese año. Hay que darse cuenta de que una de las condiciones para obtener la concesión era tener unos terrenos en propiedad, cocheras y talleres, que revertirían al ayuntamiento al acabar el contrato y el coste de los terrenos se cobraría en el billete.

La cifra a pagar por parte del ayuntamiento ascendería a 1.765 millones de pesetas.[521] Y Vitrasa no estaba dispuesta a renunciar a los 100 millones de pesetas que le correspondían en 1997, como quería hacer el alcalde, así que las posturas eran dos, o el ayuntamiento pagaba lo que correspondía o renunciaba a la reversión de los terrenos.

Otra polémica[522] es que el ayuntamiento permitió que Vitrasa no comprara los 20 autobuses previstos para 1996, que tampoco se iban a adquirir en 1997, aparte de ciertos

519 Vitrasa pondrá en marcha una tarjeta electrónica para el pago de los billetes. (8 de enero de 1996). Faro de Vigo. p.4
520 El secretario municipal advierte de la posible ilegalidad de la subida de tarifas de Vitrasa. (27 de diciembre de 1996). Faro de Vigo. p.5
521 El Concello tendrá que pagar 1.765 millones por los terrenos de Vitrasa. (7 de diciembre de 1996). Faro de Vigo. p.4
522 El gobierno local permitió a Vitrasa que no comprara los autobuses previstos en 1996. (23 de diciembre de 1996). Faro de Vigo. p.21

incumplimientos en el contrato, como la no implantación del SAE, sobre el número de trabajadores, que era inferior al exigido y otros detalles. El ayuntamiento lo permitía para no repercutir todo el coste en el billete, que ascendería a 120 pesetas que pagarían los usuarios a no ser que el ayuntamiento asumiera el coste subvencionando parte del billete. La oposición amenazó con llevar la subida a los tribunales, debido a la no aplicación de la reversión de los terrenos. El alcalde respondió que no tenía sentido la compra de los 20 autobuses porque la edad de los vehículos estaba dentro de lo establecido y adquirirlos antes de tiempo repercutiría en la tarifa.

Y el pleno del 29 de diciembre de 1996 acabó suspendido debido a las protestas de un grupo de estudiantes, no sin antes vertirse acusaciones variadas entre los grupos y amenazas de querellas.[523] Finalmente la subida entró en vigor como estaba previsto.

Para 1997 Vitrasa inició los trámites para poner en marcha el SAE[524] (Sistema de Ayuda a la Explotación). Este sistema controlaría a los autobuses por satélite, localizándolos permanentemente y transmitiendo los datos a un centro de control, permitiendo cosas como establecer refuerzos con mayor eficacia u ordenar que los vehículos se adelanten o retrasen si es necesario para cubrir el servicio con mayor eficacia. Pero el ayuntamiento tenía previsto aplicar un nuevo plan de tráfico, por lo que su implementación se



No, no es que el Vitrasa se haya quedado helado por los cambios de tráfico, es el resultado de la nieve que el 27 de enero de 1998 cayó en la Universidad. Imagen: Faro de Vigo, 1 de febrero de 1998. p.4

523 Las protestas por la subida del billete de Vitrasa obligan a Pérez a suspender el pleno. (29 de diciembre de 1996), Faro de Vigo. p.3

524 Vitrasa controlará la circulación de sus autobuses por medio de un satélite. (16 de enero de 1997). Faro de Vigo. p.8

realizaría cuando estuviera concluido, dado que se preveían multitud de cambios de algunos recorridos.[525]

Para 1998 las tarifas del transporte urbano sufrirían otro aumento, pasando a 110 pesetas. Durante este año se implantarían las tarjetas monedero, y el 2 de marzo se implantaron las tarjetas de pensionistas, cuya recarga se podía realizar a través de terminales colocados en las oficinas de Caixavigo (actual Abanca).

2.32 - El plan de tráfico de 1998

La medida estrella de Manuel Pérez consistía en la implementación de un nuevo Plan de Tráfico, realizado por la Universidad Politécnica de Barcelona y que costaría 100 millones de pesetas. Y en 1997 este plan se iba a implementar. Y cuando se empezaron a conocer las conclusiones los ciudadanos se sorprendieron. Muchas calles importantes como Urzáiz, Florida, Colón… pasarían a ser de sentido único. [526]

Según aumentaba el tráfico rodado, la tarea de los conductores de Vitrasa se dificultaba y el cumplimiento de los horarios se hacía casi imposible. Y los atascos y colas kilométricas empezaban a convertirse en habituales. Además, los aparcamientos en doble fila y la ocupación ilegal de las paradas de los autobuses dificultaban la labor de los conductores, que tenían que recoger y dejar viajeros en el carril de circulación o pasar muy despacio en el poco hueco para el paso que dejan los coches mal aparcados.[527]

Pero el plan no se limitaba a la circulación de automóviles, las líneas de autobús serían modificadas y se implantaría el billete de transferencia, con el cual los viajeros no pagarían el segundo billete si necesitaban cambiar de autobús para llegar a su destino. Para



Una novedad de aquellos años: un autobús destinado a personas con movilidad reducida, puesto en servicio en 1997. Imagen: Flickr (Joaquim Duarte) https://www.flickr.com/photos/96452324@N05/8917908487/

525 Las tarjetas electrónicas de Vitrasa para pensionistas serán operativas desde el lunes. (12 de diciembre de 1997). Faro de Vigo. p.8
526 “El problema es como llegar al Calvario”. (25 de enero de 1997). Faro de Vigo. p.4
527 Los conductores de Vitrasa exigen al alcalde medidas drásticas para mejorar el tráfico. (25 de febrero de 1997). Faro de Vigo. p.3

aprovechar ese billete se modificarían las líneas de tal manera que muchas se acortarían para reducir su itinerario y aumentar la frecuencia de paso.[528]

La implantación del SAE estaba vinculada a la aplicación de este plan, dado que muchas líneas modificarían sus itinerarios, y a partir de mayo de 1998 el plan se empezaría a aplicar. En los primeros días no hubo problemas, más allá de que muchas líneas tenían que bajar por la calle Brasil, que tenía una señal que prohibía el paso a vehículos de más de 3,5 toneladas. En los primeros meses el plan de tráfico funcionaba más o menos bien, con atascos puntuales en determinados días.[529] Y para 1999 el billete ordinario subiría a 115 pesetas.

2.33 - Obras y bono-buses nuevos

En los años 1998 y 1999 Vigo estuvo en obras, muchas calles estuvieron meses cerradas, por diversas obras de saneamiento, y esto alteró el servicio. Eso considerando también el plan de tráfico, que ocasionó que Vitrasa realizara más de 100.000 kilómetros adicionales.[530] A esto se sumó el derrumbe del edificio Odriozola, que obligó a desviar por Uruguay y República Argentina a todas las líneas que recorrían García Barbón dirección Teis.

Y gracias a las obras sucedió un hecho curioso, el 12 de abril del 2000, un autobús de la línea 6 se quedó atrancado en la Avenida de la Florida, frente al número 87, hacía un mes esa zona estuvo en obras para reparar una tubería y con el corrimiento de tierras resultó que debajo de la calzada no había nada. Y al no haber nada, la calzada no soportó el paso del autobús y cedió, quedando ladeado.[531]

Las obras no era el único problema al que se enfrentaban los conductores. La policía local hizo una campaña de vigilancia contra ellos y decenas de conductores recibieron *recetas*, muchas de ellas meses después de haber cometido la falta, y algunas bastante curiosas, como varios conductores del Circular Centro que vieron atónitos como eran multados por parar a realizar el descanso reglamentario en la Plaza de América, como pasó también en el Areal con las líneas que paran allí, e incluso un conductor fue multado por ¡recoger viajeros en doble fila teniendo la parada atestada de vehículos ilegalmente aparcados![532]

Mientras tanto, en 1999 se estaba implementando por primera vez el SAE, un sistema de control por satélite que formaba parte de la concesión y que debido al plan de tráfico y a la variación de recorrido de muchas de las líneas no se puso en marcha. Su primera aplicación sería para suministrar información en 15 pantallas colocadas en las principales paradas de la ciudad. Esta instalación llegaría acompañada del *ciberbeu,* sistema de megafonía por el cuál se anunciaría la siguiente parada.[533]

---

528 Viajeros por la ciudad. (3 de mayo de 1998). Faro de Vigo. p.12 y 13
529 Autobuses por una calle con paso limitado a 3,5 toneladas. (3 de junio de 1998). Faro de Vigo. p.4
530 Vitrasa pierde un 25 por ciento de sus viajeros por los problemas del tráfico. (10 de abril de 1999). Faro de Vigo. p.4
531 Un socavón de un metro y medio se abre en la Avenida de A Florida al paso de un autobús urbano. (13 de abril de 2000). Faro de Vigo. p.3
532 La batalla de las cuatro ruedas. (20 de agosto de 2000). Faro de Vigo. p.4
533 Un sistema informático anunciará las paradas en los autobuses de Vitrasa. (26 de agosto de 1999). Faro de Vigo. p.6

Para el año 2000 los precios del billete ordinario subiría a 120 pesetas, congelándose los precios del bono-bus, y a principios de año[534] se eliminó la necesidad de estar empadronado para adquirir un bono-bus, no caducarían y se podrían utilizar los festivos, cosa que antes no se podía hacer. Esto hizo que muchos viajeros que pagaban el billete en metálico, pasaron a hacerlo por el bono-bus, que ahorraba 42 pesetas a los viajeros. Aparte, los engorrosos trámites que había que realizar para obtenerlo, el hecho de que a los dos meses caducaran y que a veces la distribución de los mismos fallara, ocasionaba que muchos usuarios consideraran que hacérselo no compensaba las molestias.[535] Al mes siguiente se cuadriplicaron las ventas de bono-buses.[536]

En abril del 2000 se pusieron en marcha las tarjetas monedero para los estudiantes universitarios, sustituyendo al bono-bus universitario. Estas tarjetas fueron las primeras que permitían el transbordo, dado que se implantaron para cambiar las cuatro líneas universitarias por dos lanzaderas que saldrían de Plaza de España y Plaza de América.

El billete de transferencia pronto se iba a implantar para todas las líneas y todos los usuarios. Este billete consiste en que un usuario puede cambiar de autobús en un determinado periodo de tiempo sin pagar nuevo billete. Se utilizaría para conectar zonas de la ciudad sin comunicación directa con el transporte público. Gracias a las nuevas tarjetas magnéticas se podría implantar.

La creación de este billete haría posible la reducción del recorrido de algunas líneas para aumentar su frecuencia o atender a zonas sin servicio, entre otras cosas. Aunque no siempre, en el caso de As Roteas no se podía atender por convenio y esa zona, concretamente la Estrada de Camposancos (entre la iglesia y Saiáns) era atendida por ATSA, lo que hacía que el billete de transferencia no valiera. En la reforma de 2014 se implantó un servicio a esa zona con dos viajes de ida a primera hora y de vuelta a última.

Para el año 2001 el precio del billete subiría de nuevo, pasando a valer el billete 130 pesetas, y el bono-bus ordinario 88.[537]

El problema que suponía esa subida es que ahora los bono-buses no caducaban, por lo tanto, los que pagaban con un bono-bus comprado el año anterior eludirían la subida de 10 pesetas. Para remediarlo, los usuarios que pagaran con un bono-bus del año 2000 tendrían que pagar 10 pesetas, es decir, la subida la abonarían aparte.[538]

---

534 El BNG se queda solo en la defensa de la subida del billete de Vitrasa. (28 de enero de 2000). Faro de Vigo. p.6

535 Vitrasa afirma que las trabas para conseguir el bonobús impiden viajar mucho más barato. (25 de marzo de 1999). Faro de Vigo. p.25

536 La supresión de la fecha de caducidad cuadriplica la venta del bono-bus. (13 de febrero de 2000). Faro de Vigo. p.13

537 El Concello autoriza un aumento de 10 pesetas en el billete de autobús y un 6,8% en el taxi. (22 de diciembre de 2000). Faro de Vigo. p.4

538 La Federación Vecinal critica a Vitrasa por cobrar diez pesetas de suplemento en el bonobús. (5 de enero de 2001). Faro de Vigo. p.6

2.34 - Nuevo director, más obras y llega la Tarjeta Verde.

El 11 de febrero de 2001 se anunció que Vitrasa cambiaría de director. Luis Silveiro se jubilaría y dejaría su cargo a José Luciano Martínez. En los primeros meses de 2001 accedería al cargo.[539]

Una de las primeras acciones del nuevo director sería modificar los bono-buses y sustituirlos por tarjetas monedero, como ya se estaba haciendo desde 1997 para los pensionistas y universitarios. Con ello desaparecerían los bono-buses de taco de billetes, tras 17 años de servicio.

En marzo de 2001 se puso en marcha por primera vez la Tarjeta Verde, solamente para los estudiantes, ampliándose para todos los colectivos el 24 de junio de 2001[540]. Esta tarjeta, creada en colaboración con Caixanova (lo que hoy es Abanca) sustituye a los tacos de billetes y se puede recargar en cualquier oficina de esta entidad en Vigo y Chapela (con tarjeta de crédito, en efectivo solo se podía hacer en algunos cajeros). El color predominante de esta tarjeta era el verde, de ahí el nombre. La Fábrica Nacional de Moneda y Timbre suministró 50.000 tarjetas.[541] Además, meses después haría posible el billete de transferencia. Esta tarjeta sustituiría a los bono-buses de taco de billetes, que dejarían de venderse y no podrían utilizarse a partir del 1 de marzo de 2002. Entre enero y febrero de 2002 se realizó la sustitución de dichos bonos, teniendo sus usuarios que llevarlos a la oficina de la Puerta del Sol o a la sede de San Andrés, donde se les cargaría el importe sin usar en la tarjeta.



Anuncio de la nueva Tarjeta Verde. Imagen: Faro de Vigo, 1 de julio de 2001. p.19

Entre medias, en Galicia hubo huelga general el 15 de junio. En

539 Vitrasa eliminará el bonobús e implantará en junio el pago con tarjeta en sus nuevas líneas. (15 de febrero de 2001). Faro de Vigo. p.3

540 Vitrasa incorpora el lunes una tarjeta electrónica que sustituye al bonobús. (20 de junio de 2001). Faro de Vigo. p.11

541 La Fábrica de Moneda suministra 50.000 tarjetas monedero para el pago en los autobuses urbanos. (5 de julio de 2001). Faro de Vigo. p.8

principio, el comité de empresa de Vitrasa se sumó a la huelga[542], pero al día siguiente, los propios delegados del comité lo desmintieron, dado que solamente algunos la secundaban a título personal[543]. Al final salieron los servicios mínimos. Y de los 25 autobuses que salieron, 15 fueron apedreados (o *informados* por los piquetes informativos de que estamos de huelga).[544] Y los incidentes se reprodujeron el sábado, con la rotura de varios cristales.[545]

Por esas fechas Vitrasa también estrenó su página web (www.vitrasa.es), donde se informaba de las líneas, recorridos, horarios, incidencias en el servicio… Esta página incluiría más tarde información detallada de las líneas, con los horarios de paso por determinadas paradas.[546] Más tarde, en el año 2006 la página web fue reformada, como veremos más adelante.

La tarjeta monedero de Vitrasa hasta la llegada de la Tarjeta Verde. Imagen: InternetArchive. https://web.archive.org/web/20010722191714/http://www.vitrasa.es/

Pero la obra grande sucedió en el año 2003. Durante este año se empezó a construir el aparcamiento subterráneo de Urzáiz, una obra que dificultaría enormemente la circulación en esta calle. Otras obras que traerían dificultades era la construcción del aparcamiento subterráneo de la Plaza de la Independencia, que traerían consigo la peatonalización de la plaza (que los domingos por la mañana ya se cortaba al tráfico para hacerla peatonal durante unas horas), aunque los autobuses de Vitrasa podrían pasar y hacer parada allí.

Las obras del aparcamiento de Urzáiz obligó que los autobuses en sentido descendente tuvieran que desviarse por Cervantes y Uruguay, y los que subían de Urzáiz a Gran Vía debían desviarse por Hernán Cortés y Luis Braille. Para este último desvío se tuvo que hacer un nivelado de calle porque el desnivel impedía a los autobuses de plataforma baja tomar el desvío.[547] En los últimos meses de las obras, ya no sufrirían más desvíos que el cierre de Colón, desviándose los vehículos por República Argentina.[548]

2.35 - La supuesta vuelta del tranvía

Si bien, desde el año 1989 la idea de la vuelta al tranvía empieza a surgir, con el paso de los años, la idea de que los tranvías volvieran a circular empezaba a cobrar fuerza.[549] La

542 El comité de Vitrasa vota a favor de participar en la huelga general. (31 de mayo de 2001). Faro de Vigo. p.32
543 Delegados de CCOO en Vitrasa niegan que apoyen la huelga general. (10 de junio de 2001). Faro de Vigo. p.42
544 Una jornada salpicada por enfrentamientos entre los piquetes y los antidisturbios. (16 de junio de 2001). Faro de Vigo. p.43
545 El fin de semana se salda con una treintena de contenedores quemados. (19 de junio de 2001). Faro de Vigo. p.7
546 https://web.archive.org/web/20010722191714/http://www.vitrasa.es/
547 Aplazado un día el cierre de Gran Vía para que pasen los buses de Vitrasa. (16 de septiembre de 2003). La Voz de Galicia. https://www.lavozdegalicia.es/noticia/vigo/2003/09/16/aplazado-dia-cierre-gran-via-pasen-buses-vitrasa/0003_1993811.htm
548 Vuelven las obras a la calle Urzáiz para dar el empujón final al párking. (7 de enero de 2004). La Voz de Galicia. https://www.lavozdegalicia.es/noticia/vigo/2004/01/07/vuelven-obras-calle-urzaiz-dar-empujon-final-parking/0003_2307111.htm
549 La Federación Vecinal abre un debate sobre la reimplantación de los tranvías. (17 de febrero de 1992). Faro de Vigo. p.6

idea partió del ex-alcalde Carlos Príncipe, pudiéndose poner en marcha con la renovación de la concesión, debido a que fue una exigencia para presentarse al concurso, pero la idea se vio con escepticismo en el resto de grupos políticos, especialmente por el alto coste de la iniciativa.

Pero según pasaban los años la idea fue cobrando más fuerza. El 24 de abril de 1999, un proyecto de Metro realizado por Jorge Álvarez Couceiro fue premiado por la Universidad de Vigo. El proyecto consistía en una línea que discurría por la costa entre Guixar y Samil, con un tiempo de trayecto de 20 minutos, con un coste aproximado de 1.700 millones de pesetas, que incluía un enlace de la terminal de Bouzas con la de Guixar.[550] Y el 9 de noviembre del 2000, el proyecto, realizado por Macla Ingenierías, recibió el respaldo de la Xunta de Galicia, comprometiéndose a aportar financiación. El precio se cifraba en 11.000 millones de pesetas.

Pero este proyecto se enfrentaba a la idea de crear un metro subterráneo, y también al hecho de que Vitrasa es la concesionaria de cualquier proyecto de transporte urbano, por lo tanto, de desarrollarse, tendría que hacerlo la concesionaria o en su defecto, ser indemnizada correctamente, es decir, de forma muy cuantiosa, dado que su implantación supondría retirar los autobuses en los tramos donde circule el tranvía.[551]

El tema seguía candente, y el PSOE anunció que vetaría la reforma de las líneas si ésta comprometía al futuro tranvía. El alcalde no estaba por la labor porque atentaría contra los intereses de la ciudad por la indemnización que tendría que abonar el ayuntamiento.[552] En el año 2002 se aplicaron las reformas de las nuevas líneas, obviando totalmente al tranvía.

Pero pasaron los años y del tranvía nada se supo, y a principios de 2004 el proyecto murió, el ayuntamiento renunció a desarrollarlo y en el Plan General de Ordenación Urbana, expuesto en el año 2005 no se contemplaba esa idea, así que el proyecto descansa hoy en día como tantos y tantos proyectos de nuestra ciudad que un día se anunciaron como inminentes.[553]

2.36 - Los Días Sin Coches

Desde el año 2001, cada 22 de septiembre se celebra el Día Sin Coches, una iniciativa que pretende reducir el tráfico en las ciudades. En Vigo lleva celebrándose desde el año 2001 con los siguientes actos:

2001: Fue un sábado, puesta en circulación de los mismos vehículos que un laborable.[554]

---

550 La Universidad premia un proyecto para una línea de Metro entre Guixar y Samil. (25 de abril de 1999). Faro de Vigo. p.4 y 5.

551 El tranvía obligará a remodelar los servicios de autobuses de Vitrasa. (11 de abril de 2000). Faro de Vigo. p.4

552 La Xunta aprueba la contratación del proyecto constructivo del metro ligero. (16 de marzo de 2001). Faro de Vigo. p.16

553 Vigo renuncia a desarrollar el metro ligero tras gastar un millón de euros en el estudio. (27 de abril de 2004). La Voz de Galicia. https://www.lavozdegalicia.es/noticia/vigo/2004/04/27/vigo-renuncia-desarrollar-metro-ligero-tras-gastar-millon-euros-estudio/0003_2628606.htm

554 La policía corta al tráfico una amplia zona del centro para celebrar el “Día Sin Coche”. (22 de septiembre de 2001). Faro de Vigo. p.4

2002: Fue un domingo, reducción del precio del billete a 30 céntimos y puesta en circulación de las líneas C1 y C2.[555]

2003: La línea C1 fue gratuita durante toda la jornada.[556]

2004: Las líneas C1 y C2 serían gratuitas.[557]

2005: Las líneas C1, C2 y C16 serían gratuitas.

2006 y 2007: Las líneas C1, C2, C4 y C16 serían gratuitas.[558][559]

2008: Las líneas 12A, 12B, 13 y 31 serían gratuitas.[560]

2009: Las líneas C2, C7, 14, 18, 20, 21, 25, 29, U1 y U2 serían gratuitas.[561]

2010: Las líneas C6, 14, 17, 18, 20, 21, 25, 28 y 29 serían gratuitas.[562]

2011: Las líneas C2, 12A, 12B, 13 y 31 serían gratuitas.[563]

2012: La línea C1 fue gratuita toda la jornada.[564]

2013: Se pusieron en marcha tres lanzaderas especiales gratuitas para el partido entre el Celta y el Villarreal, dos desde Encarnación (una por abajo y otra por arriba) y una desde la Avenida del Aeropuerto por Caeiro y Cabral. Y una hora antes y una hora después del partido las líneas C4A, C5A, C6, C7, 8, 11, 12B, 17 y 23 fueron gratuitas.[565]

---

555 Vitrasa contribue ó Día Europeo Sen Coches. (21 de septiembre de 2002). Faro de Vigo. p.3

556 Marcha ciclista por el centro de Vigo como anticipo del Día sin Coches. (21 de septiembre de 2003). La Voz de Galicia. https://www.lavozdegalicia.es/noticia/vigo/2003/09/21/marcha-ciclista-centro-vigo-anticipo-dia-coches/0003_2008056.htm

557 Autobuses circulares gratis y juegos en la plaza de Compostela. (21 de septiembre de 2004). La Voz de Galicia. https://www.lavozdegalicia.es/amp/noticia/vigo/2004/09/21/autobuses-circulares-gratis-juegos-plaza-compostela/0003_3044274.htm

558 Líneas de Vitrasa gratis, el viernes, y marcha ciclista, el domingo, por el "Día Sin Coches". (20 de septiembre de 2006). Faro de Vigo. https://www.farodevigo.es/gran-vigo/2757/lineas-vitrasa-gratis-viernes-marcha-ciclista-domingo-dia-cochesbr/88141.html

559 Las líneas C1, C2, C4 y Circular Inversa (C16) serán gratuitas el Día Europeo Sin Coche. (20 de septiembre de 2007). Vitrasa. http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=83

560 El Día Europeo Sin Coches se limita hoy a la gratuidad de cuatro líneas de Vitrasa al Meixoeiro. (22 de septiembre de 2008). La Voz de Galicia. https://www.lavozdegalicia.es/noticia/vigo/2008/09/22/dia-europeo-coches-limita-hoy-gratuidad-cuatro-lineas-vitrasa-meixoeiro/0003_7160824.htm

561 Líneas gratis con motivo del Día Europeo Sin Coches. (21 de septiembre de 2009). Vitrasa. http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=122

562 Nueve líneas del transporte público de Vigo serán gratuitas durante el Día Europeo Sin Coche. (21 de septiembre de 2010). Vitrasa. http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=163

563 Cinco líneas del transporte público de Vigo serán gratuitas durante el Día Europeo Sin Coche. (21 de septiembre de 2011). Vitrasa. http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=249

564 La línea C1 Circular Centro será gratuita durante el Día Sin Coches. (21 de septiembre de 2012). Vitrasa. http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=323

565 Líneas gratuitas a Balaídos este domingo con motivo del Día Europeo Sin Coches. (19 de septiembre de 2013). Vitrasa. http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=425

2014: Se crearon cuatro lanzaderas especiales gratuitas para el partido entre el Celta y el Deportivo, y las líneas N1 y N2 serían gratuitas toda la noche.[566]

2015: Las líneas H1 y H2 serían gratuitas, y las líneas 6, 12B y 18 lo serían en las paradas del interior del Hospital Álvaro Cunqueiro.[567]

2016: Las líneas H, H1 y H2 serían gratuitas, y las líneas 6, 12B, 18 lo serían en las paradas del interior del Hospital Álvaro Cunqueiro.[568]

2017: Los viajes en el autobús turístico serían gratuitos, y las líneas U1, U2, N1 y N2 serían también gratuitas.[569]

2018 y 2019: La línea C1 fue gratuita y el autobús turístico y el Pegaso Comet salieron a realizar viajes promocionales gratuitos.[570][571]

2020: El autobús turístico haría viajes promocionales gratuitos y las líneas U1 y U2 (el día anterior) y las líneas H, H1, H2 y H3 serían gratuitas.[572]

2021: El autobús turístico prestaría servicio de forma gratuita y las líneas U1 y U2 serían gratuitas.[573]

2.37 - Nuevas líneas y nueva moneda

En el año 2002 los españoles adoptamos el euro como moneda, empezando a funcionar el 1 de enero de ese año. Hasta el 28 de febrero esta moneda convivió con la peseta, lo que hizo que los españoles usáramos indistintamente ambas monedas mientras no íbamos a los bancos a cambiarlas.

Esto hizo que Vitrasa impusiera dos precios distintos, uno en pesetas y otro en euros, pasando a ser de 141 pesetas o 0,85 euros, aunque en esta ocasión la subida no entró en vigor hasta el 5 de enero, porque no pudo ser aprobada en pleno antes. En los meses previos hubo una polémica bastante sonada debido a que la concesionaria planeaba subir el precio del billete a 150 pesetas o 0,90 euros, lo que hizo que la Federación Vecinal y los sindicatos rechazaran la medida y convocaran manifestaciones. Tal fue el malestar

---

566 Vitrasa pone servicios nocturnos gratuitos durante el fin de semana y para el partido del Celta. (18 de septiembre de 2013). Vitrasa. http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=501

567 El servicio al nuevo hospital será gratuito en el Día Sin Coches. (21 de septiembre de 2015). Vitrasa. http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=600

568 Día Sin Coche. (22 de septiembre de 2016). Vitrasa. http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=676

569 Los vigueses podrán subir gratis en el bus turístico para conmemorar la semana europea de la movilidad. (18 de septiembre de 2017). Vitrasa. http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=774

570 Los vigueses podrán subir gratis en el bus histórico para conmemorar el día europeo sin coches. (17 de septiembre de 2018). Vitrasa. http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=888

571 Día europeo sin coches (17 de septiembre de 2019). Vitrasa. https://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=993

572 Ayuntamiento de Vigo y Vitrasa celebran la semana europea de la movilidad con diversas actividades. (15 de septiembre de 2020). Vitrasa. https://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=1157

573 Concello de Vigo y Vitrasa celebran la Semana Europea de la Movilidad con diversas actividades. (20 de septiembre de 2021). https://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=1295

que Vitrasa se vio obligada a publicar una nota en el Faro de Vigo defendiendo su postura.

En el año 2002, para estos dos primeros meses entró en vigor una ley de la Xunta de Galicia que obligaba al pago exacto del importe en pesetas. Y muchos usuarios se quedaron en tierra en los primeros días por este motivo, lo que enfadó más a los usuarios después de la subida del precio del billete.[574]

Pero lo que más irritó a los vecinos es que Vitrasa solucionara el asunto a los pocos días quedándose con el cambio en pesetas, es decir, que si el usuario no tenía las 141 pesetas exactas, si quería viajar en el bus perdería el derecho al cambio. Lo más sorprendente es que Vitrasa no cobraba este sobreprecio, por lo tanto, se lo quedarían los conductores.[575] Estos últimos se negaron en redondo a aceptar el dinero, y el Comité de Empresa decidió donarlo a una ONG, siendo beneficiados los Hermanos Misioneros de los Enfermos Pobres, dado que ya bastante tienen con recibir los guantazos que le deberían ir al ayuntamiento y aún por encima quedando como ladrones.[576] La Xunta advirtió al ayuntamiento y a la concesionaria de el quedarse el cambio era un acto administrativo ilegal, dado que no se le puede negar la vuelta a un viajero que haya sido admitido en el vehículo, y como se dice popularmente al concejal Xoaquín Da Costa, *por un oído le entró y por el otro le salió.*[577] La Federación Vecinal preparó una insurrección pagando de menos el billete en pesetas para protestar y las críticas subieron de tono. Incluso el BNG de La Coruña, el mismo partido que gobernaba en Vigo, y que al parecer realizaba lo mismo en su ciudad, tachó a Castrillo de usurero.

Por otra parte el ayuntamiento se defendió diciendo que devolver los cambios en pesetas ocasionaría más retraso en los autobuses y además los conductores ya redondean a la baja, así que los ciudadanos no pierden dinero. De paso aprovechó para recordar que si se paga con la tarjeta verde no habrá problemas con las vueltas.[578] Con el paso de las semanas, y la paulatina desaparición de las pesetas el cabreo de los usuarios fue menguando, y en marzo, con la implantación del euro como única moneda, el asunto pasó a mejor vida.

Durante el año 2002 se pusieron en marcha las nuevas líneas, y de paso también el billete de transferencia, que permitía los transbordos a través de la tarjeta verde. Hasta entonces, el viajero tenía que esperar a por el bus concreto que le llevaría al otro punto. Si no hay conexión directa, o se va andando o paga un nuevo billete en otra línea que le lleve a donde quiera ir. Con el nuevo sistema, el usuario cogerá un bus que le lleve a una zona donde conectará de forma gratuita con otra línea que le lleve a donde quiere ir.

Durante esta reforma de las líneas, en abril de 2002 se ejecutó la peatonalización de la calle Urzáiz. Esto suponía que las líneas que discurrían por allí (11, 15, 16, 25, 27 y 39)

---

574 Cabreo sobre cuatro ruedas. (3 de enero de 2002). Faro de Vigo. p.5

575 Los conductores de Vitrasa se quedan con el cambio en pesetas. (4 de enero de 2002). Faro de Vigo. p.6

576 Los conductores de Vitrasa proponen que se dé el dinero de los cambios a una ONG. (5 de enero de 2002). Faro de Vigo. p.5

577 La Xunta advierte que es ilegal el no devolver el cambio en pesetas en los autobuses públicos. (5 de enero de 2002). Faro de Vigo. p.3

578 De Acosta ignora la advertencia de la Xunta y mantiene la orden de no devolver cambios. (6 de enero de 2002). Faro de Vigo. p.6

discurrirían por Jenaro de la Fuente, aunque en esta ocasión, las obras iban por tramos, y durante unos meses estas líneas iban por Aragón y Urzáiz hasta su peatonalización total. Y además, durante marzo de 2002, la calle Pi y Margall estuvo cortada, lo que obligó a desviar todas las líneas o por Camelias o por Torrecedeira.

Para el año 2003 la subida del precio del billete fue de dos céntimos para el billete ordinario, pasando a 0,87€.

2.38 - Las nuevas líneas hacen que los conductores se pongan de huelga

Tras la huelga general del 20 de junio, que hizo que solamente salieran 12 autobuses a la calle, el ambiente reivindicativo se olía en la calle.[579]

El 8 de agosto de 2002 saltaba la noticia de que los conductores de Vitrasa harían huelga, aunque en este caso se trataría de una huelga parcial, de 10 a 12 horas y de 16 a 18 horas los días 20, 23, 27 y 30 de agosto. La justificación del paro se basa en que Vitrasa no respetaba los tiempos de descanso, especialmente en lo referente a las jornadas partidas, dado que no les daban tiempo para comer, que los tiempos de espera en las cabeceras es insuficiente y que no se respetan los tiempos mínimos los festivos. Además, la empresa tampoco facilita justificantes de entrega de recaudación a los conductores y no abona el tiempo real de trabajo, dado que no se pagan los relevos y el tiempo destinado a contar el dinero.[580]

Pero el problema real era con las nuevas líneas, y es que su marcaje era tan duro que no daba tiempo ni para ir al baño, y tanto si llegan antes como si llegan antes de tiempo aparece el inspector a llamar la atención al conductor y hacerle justificar el motivo del desfase, teniendo en cuenta que ahora existía el control del SAE.



Autobús 323 saliendo para servicios mínimos en la huelga general. Imagen: Faro de Vigo, 21 de junio de 2002. p.7

579 La convocatoria logra paralizar la actividad de todos los sectores productivos de la ciudad. (21 de junio de 2002). Faro de Vigo. p.7

580 Los conductores de Vitrasa pararán cuatro días por incumplimento de las jornadas de descanso. (10 de agosto de 2002). Faro de Vigo. p.10

Durante las cuatro horas del paro el ayuntamiento exigió unos servicios mínimos de un 40%, pero los trabajadores decidieron que los iban a incumplir, puesto que se establecieron de forma unilateral.[581]

Y llegó el 20 de agosto. Poco antes de las diez de la mañana, decenas de conductores de huelga fueron parando los autobuses según llegaron a distintos lugares como el Paseo de Alfonso XII, Plaza de América o el Meixoeiro, ante los inspectores que intentaron sin éxito, que continuaran la marcha. Los servicios mínimos se cumplieron, pero 11 vehículos de dichos servicios fueron retenidos por los piquetes, en respuesta, Vitrasa cambió las rutas de los servicios de la tarde sin previo aviso.[582]



Autobuses detenidos en Policarpo Sanz por la huelga de Vitrasa. Imagen: Faro de Vigo, 21 de agosto de 2002. p.3

Solo se celebró esta jornada, puesto que el día 23 ya alcanzaron un acuerdo, las jornadas partidas serían eliminadas los fines de semana, además de realizar los relevos entre las 14 y las 15:30 horas los fines de semana, y, a partir del 2003 se estrenaría un nuevo sistema de recaudación que expida recibo de entrega.[583]

581 Los trabajadores amenazan con no cumplir los servicios mínimos de la huelga de Vitrasa. (20 de agosto de 2002). Faro de Vigo. p.20

582 La huelga de Vitrasa se desarrolla con un seguimiento desigual y sin incidentes. (21 de agosto de 2002). Faro de Vigo. p.3

583 El comité de Vitrasa desconvoca la huelga de hoy al llegar a un acuerdo por la empresa. (23 de agosto de 2002). Faro de Vigo. p.3

No fueron las únicas quejas respecto a la reforma. La desaparición de la línea 13 molestó a los vecinos de Teis, dado que perdían una línea para ir al cementerio de Teis, y a los de Beade, cuya nueva línea C6 no les dejaba cerca del Centro de Salud de Beiramar, a donde muchos vecinos de Beade y Castrelos tenían que ir al médico.[584] La línea 10 trajo mucha cola, debido a que al principio acababa en la Plaza de América, y eso molestó a los de Teis, dado que sin el 13 no había líneas para ir al Cementerio de Teis sin pasar por Chapela y Oia perdería la línea 11, que pasaría a iniciar el servicio en el Vao. La línea iría por Cabo Estai, Ricardo Mella, Baixada á Praia, Camposancos, Cesáreo Vázquez y Canido, lo que molestó enormemente a los vecinos de dicha parroquia. Al final el cambio del 11 no se produjo y el 10 seguiría llegando al Cementerio de Teis.[585]

Tampoco gustó el hecho de que la línea 14 no llegara a la Puerta del Sol, quedándose en Padre Don Rúa[586], y en los vecinos de Coruxo no gustó el cambio en la línea 10, y el presidente de la Asociación de Vecinos de Coruxo, Celso Comesaña, escenificó el desacuerdo con el nuevo recorrido de la línea 10 secuestrando el autobús a su paso por la playa del Vao. Junto con un grupo de manifestantes, detuvo el bus y lo ocuparon durante más de media hora.

2.39 - Vitrasa crea el grupo Avanza

El 1 de abril de 2002, Vitrasa dio un paso que con el paso de los años marcaría enormemente su dirección. Y es que, junto con Auto Res (transporte de carretera) y TUZSA (Transportes Urbanos de Zaragoza Sociedad Anónima) formarían el Grupo Avanza. No obstante, se conservarían las marcas comerciales de cada empresa.[587][588] Al grupo se añadirían más tarde las empresas adjudicatarias de los transportes urbanos de Soria, Segovia y Ourense. Respecto a Vitrasa, al principio solamente se notaría en añadir la leyenda *grupo Avanza* a los autobuses, billetes, indumentaria de los empleados...

El 21 de agosto de 2013, el grupo fue vendido a ADO, grupo internacional de origen mexicano, y desde entonces, la presencia de dicha marca fue en aumento[589]. El cambio de color de las nuevas unidades que se incorporarían a partir del año 2015, el cambio de numeración de los autobuses, añadiendo un 6 delante a todos los números, cambio instaurado en diciembre de 2016[590], y la cada vez mayor presencia de la imagen del grupo ADO, que en verano de 2018 estrenó cartelería en todas las unidades.

---

584 Vecinos de Teis protestan en el Concello por los cambios de las líneas de Vitrasa. (19 de julio de 2002). Faro de Vigo. p.6

585 Los vecinos de Teis reclaman más frecuencias para la línea 10 que Vitrasa plantea recuperar. (4 de octubre de 2002). Faro de Vigo. p.9

586 Vecinos de Sárdoma exigen que se mantenga la línea 14 de Vitrasa hasta la Porta do Sol. (13 de junio de 2002). Faro de Vigo. p.13

587 El grupo Vitrasa se fusiona con Auto Res y forman el segundo operador de transporte en España. (2 de abril de 2002). Faro de Vigo. p.24

588 El grupo Avanza mantendrá a Vitrasa, Tuzsa y Auto-Res con gestión independiente. (12 de abril de 2002). Faro de Vigo. p.39

589 El grupo mexicano ADO adquiere la empresa de autobuses Avanza. (21 de agosto de 2013). El País. https://elpais.com/economia/2013/08/21/actualidad/1377092654_336910.html

590 Nuevo sistema de numeración y parque ¿definitivo? de vehículos. (12 de diciembre de 2016). Mr.Vigo. https://mistervigo.blogspot.com/2016/12/nuevo-sistema-de-numeracion-y-flota.html

2.40 - Los pensionistas viajarán gratis

El 23 de diciembre de 2003 se anunció una medida para favorecer a los jubilados, y es que el perfil de Pensionista I, asociado a pensionistas con pensiones no contributivas viajarán gratis en los autobuses a partir del año 2004. Ese mismo día se anunció que el billete ordinario costará 0,91€ a partir del 2004.[591] No obstante, la gratuidad se aplicaría a partir del 1 de enero de 2005. Esta medida, que al principio costaría a las arcas municipales un millón de euros, cada año el precio del billete subía, y el número de pensionistas que utilizan el autobús aumentaba, haciendo que el dinero destinado a financiar los bono-buses aumentara año tras año, hasta que a día de hoy se cifra en 11,35 millones de euros, de los que 4,5 serían por la financiación de los billetes gratuitos.[592]

Esta decisión sería clave para una polémica que diez años más tarde se empezaría a fraguar, y es que el coste de los billetes lo asumía el ayuntamiento, y aumentaba año tras año. Y el ayuntamiento decidió quitar todo bono-bus a los no empadronados en la ciudad, como veremos más adelante. En el año 2006, la tarifa ordinaria se estableció en 1€.

2.41 - Los vitraseros vuelven a la huelga

En el verano de 2004, debido a la falta de interés por parte de Vitrasa para negociar un nuevo convenio, los conductores de Vitrasa volvieron de nuevo a la huelga. En esta ocasión los paros serían de 24 horas los días 5, 8, 12 y 15 de julio, y si no había acuerdo, todos los lunes, miércoles y viernes de forma indefinida. Afirman que Vitrasa incumple las jornadas de trabajo, horas extraordinarias y descansos, firmados en el anterior convenio, además de incumplir Ley de Prevención de Riesgos Laborales.[593]

Se denunciaba que las jornadas de trabajo eran extenuantes, dado que se hacían demasiadas horas extraordinarias y no se cumplen los tiempos de descanso pactados en el convenio. Por lo tanto piden una mejor regulación de sus horarios de trabajo. Se establecieron unos servicios mínimos de un 40%, en horas punta y del 25% en horas valle. Las horas punta eran de 6 a 9 y de 13 a 22 horas. Estos servicios fueron recurridos por la plantilla debido a que se dejaba a discreción de la empresa las rutas que harían los autobuses, calculados en su totalidad en vez de hacerlo por líneas.[594]

El 5 de julio llegó, y al ser un día de mucho calor, el caos fue importante. Vitrasa modificó los servicios mínimos para atender mejor a las playas desatendiendo a varias líneas del rural. Y ni así se consiguió mitigar la situación. Finalmente no hubo acuerdo y el día 7 se repitió la huelga con resultados parecidos, puesto que ese día no hizo calor. En este caso,

591 Los pensionistas no contributivos podrán viajar gratis en el autobús. (23 de diciembre de 2003). La Voz de Galicia. https://www.lavozdegalicia.es/noticia/vigo/2003/12/23/pensionistas-contributivos-podran-viajar-gratis-autobus/0003_2276213.htm

592 El Concello no usará la prórroga de diez años a Vitrasa y sacará a concurso el servicio en 2020. (6 de abril de 2018). Faro de Vigo. https://www.farodevigo.es/gran-vigo/2018/04/06/concello-usara-prorroga-diez-anos/1867490.html

593 Los trabajadores de Vitrasa iniciarán una huelga los lunes y jueves de junio. (23 de junio de 2004). La Voz de Galicia. https://www.lavozdegalicia.es/amp/noticia/vigo/2004/06/23/trabajadores-vitrasa-iniciaran-huelga-lunes-jueves-julio/0003_2796692.htm

594 Los sindicatos de Vitrasa recurren los servicios mínimos del paro ante el TSXG. (2 de julio de 2004). La Voz de Galicia. https://www.lavozdegalicia.es/noticia/vigo/2004/07/02/sindicatos-vitrasa-recurren-servicios-minimos-paro-ante-tsxg/0003_2822991.htm

varios piquetes impidieron la salida de varios buses, teniendo que venir la policía a intervenir, hasta el punto de que el vehículo número 112, que iba a cubrir la línea 21 tuvo que salir escoltado por la policía y con un inspector dentro, y se rompió la luna de un autobús.[595]

Las posturas se enquistaron más, y las negociaciones se rompieron.[596] Y por supuesto, el día 12 se produjo el tercer día de paro. Tras este día de huelga, la Xunta se involucró en el conflicto, y entonces todos comenzaron a remar en la misma dirección. Y el día 13 se llegó a un acuerdo, se firmó un nuevo convenio y la huelga terminó[597]. Ésta había sido con diferencia la huelga más dura que sufrió Vitrasa...hasta el año 2012.

2.42 - Llega Juan Carlos Villarino y con él la revolución tecnológica

El 1 de noviembre de 2004, Juan Carlos Villarino releva a Luciano Martínez como director de Vitrasa. Villarino fue Director Xeral de Transportes en la Xunta en los años de Manuel Fraga y un conocedor de Vigo y su entorno y del sector del transporte.[598] Durante su mandato, Vitrasa incorporó una serie de innovaciones tecnológicas que transformaron el transporte urbano en Vigo:

- Nueva página web: En febrero de 2006 la página web se reformó[599] y añadió multitud de secciones nuevas y mayor información. Esta página es igual que la de Urbanos



El sistema SIAM se implantó en buena parte de la flota en el año 2006.

595 Miles de viajeros se quedan sin transporte por la huelga de Vitrasa. (5 de julio de 2004). La Voz de Galicia. https://www.lavozdegalicia.es/noticia/vigo/2004/07/05/miles-viajeros-quedan-transporte-huelga-vitrasa/0003_2830496.htm

596 Los trabajadores de Vitrasa presionan con un endurecimiento de la huelga. (11 de julio de 2004). La Voz de Galicia. https://www.lavozdegalicia.es/noticia/vigo/2004/07/11/trabajadores-vitrasa-presionan-endurecimiento-huelga/0003_2847499.htm

597 Vitrasa y su plantilla cierran la huelga con un nuevo convenio. (14 de julio de 2004). La Voz de Galicia. https://www.lavozdegalicia.es/noticia/vigo/2004/07/14/vitrasa-plantilla-cierran-huelga-nuevo-convenio/0003_2855493.htm

598 Vitrasa nombra gerente al ex director xeral de Transportes, Juan Carlos Villarino. (2 de noviembre de 2004). La Voz de Galicia. https://www.lavozdegalicia.es/noticia/vigo/2004/11/02/vitrasa-nombra-gerente-ex-director-xeral-transportes-juan-carlos-villarino/0003_3169686.htm

de Ourense[600], encargadas ambas a la misma empresa, pero en el caso de Vigo la página es mucho más completa, que incluía también un sistema de cálculo de rutas, por el cual se puede consultar la mejor ruta para ir de una parte de la ciudad a otra en bus. La página sufrió añadidos y pequeñas transformaciones, la principal, la modificación de la sección de horarios detallados, que permite consultar los horarios exactos por cada parada y línea, y conocer en tiempo real el tiempo de espera aproximado de cada bus en cada una de las paradas.

- Sistema SIAM: En el año 2006 se estrenaron unas pantallas en los autobuses que informan al usuario de la siguiente parada, los horarios de paso de las siguientes líneas y la localización del bus en un plano de la ciudad, eso alternándose con publicidad.[601]

- Nuevos paneles informativos: En el año 2008 las paradas y paneles sufrieron un gran cambio, sustituyendo los viejos postes por otros, al igual que las marquesinas, con un nuevo diseño realizado por el famoso arquitecto Norman Foster. En aproximadamente 100 paradas se instalaron unos nuevos paneles informativos, que sustituyen a los viejos 15 paneles, excepto en las paradas de Urzáiz, 28, Colón, 27 y el aeropuerto de Peinador. Estos paneles desaparecieron en el año 2014. En 2018 se añadieron varios paneles más.

- Redes sociales y aplicaciones móviles: En el año 2010 Vitrasa se sumó a la moda de las redes sociales, abriendo perfiles en Facebook y Twitter[602]. Y en el año 2012 estrenó una aplicación móvil, llamada Bus Vigo (reemplazada seis años más tarde, como veremos más adelante), para sistemas Android (y supuestamente Blackberry), que permitía conocer el paso de los autobuses por cada una de las paradas.[603] Esta aplicación competía con otras creadas



En el año 2008 se pusieron en marcha 100 pantallas informativas, en sustitución de las 15 anteriores.

599 Nueva página web. (10 de febrero de 2006). Vitrasa. http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=25
600 Urbanos de Ourense. http://www.urbanosdeourense.es/php/index.php
601 SIAM se instala en los autobuses de Vitrasa. https://tecnologiasiam.com/siam-se-instala-en-los-autobuses-de-vitrasa/
602 Ya estamos en Facebook. (23 de noviembre de 2010). Vitrasa. http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=172

por otros usuarios, como sucedía en otras ciudades, y en algunos casos, estas aplicaciones ya funcionaban previamente.

- NFC: En el año 2013 se estrenó un sistema que complementaba a la aplicación móvil, en cada parada se instaló un código NFC, que permitía a cualquier usuario con un teléfono móvil compatible con dicha tecnología conocer el tiempo aproximado de espera.[604]

2.43 - La crisis y las obras alteran el servicio

En la huelga del metal de 2007 los autobuses de Vitrasa, si bien no sufrieron destrozos, sí tuvieron que ser desviados y el servicio se vio gravemente alterado dado que muchas vías céntricas estuvieron cortadas y las que no sufrieron atascos de importancia.

En el año 2007 Vitrasa participó en la Cow Parade, un conjunto de vacas patrocinadas por empresas que se colocaron por la ciudad. El diseño de Vitrasa consistió en un mapa de líneas "vacuno". Imagen: Flickr (Tomás Rodríguez Ontiveros) https://www.flickr.com/photos/trodriguezontiveros/470253207/

Si bien, el primer año de crisis, 2008, el servicio experimentó una subida de medio millón de viajeros, el año 2009 fue un calvario para el servicio.[605]

Con la crisis y el aumento galopante del paro, en el año 2009 se implantó una nueva tarifa, denominada como Tarjeta Social, pensada para usuarios que cobraban la prestación de desempleo. La tarifa para el año 2009 sería de 0,57€.[606]

603 La aplicación de Vitrasa para móviles “Bus Vigo” permitirá conocer la frecuencia de paso de los autobuses. (20 de enero de 2012). Vitrasa. http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=264

604 La nueva novedad tecnológica de Vitrasa. (2 de mayo de 2014). Parada Solicitada. https://solicitoparada.blogspot.com/2014/05/la-nueva-novedad-tecnologica-de-vitrasa.html

605 Vitrasa roza los 23 millones de viajeros en 2008. (10 de marzo de 2009). Vitrasa. http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=106

606 La subvención del Concello al billete de bus se duplicó en seis años y ronda los 11 millones. (16 de enero de 2013). Faro de Vigo. https://www.farodevigo.es/gran-vigo/2013/01/16/subvencion-concello-billete-bus-duplico-seis-anos-ronda-11-millones/741299.html

Las obras del Plan E tenían la ciudad patas arriba. El eje Policarpo Sanz-Paseo de Alfonso XII, Sanjurjo Badía, Castelao, Florida, Urzáiz, Jenaro de la Fuente… muchas calles céntricas en obras, desvíos y atascos. Lo peor sucedía en el eje de Policarpo Sanz al Paseo de Alfonso XII. El 15 de mayo de 2009 se procedió a cortar ese tramo excepto para autobuses, dado que solo había un carril que se tenían que turnar. Con el apoyo de la Policía Local el tráfico iba lento, pero iba. Pero en el cambio de turno, a las 14 horas, el cruce de Colón quedó media hora sin vigilar. Cuando llegó la policía local de nuevo, el desastre estaba hecho.[607]

Más de una docena de autobuses se quedaron atrapados durante media hora dado que no podían avanzar, todos los vehículos que tenían su paso por allí se quedaban irremediablemente bloqueados, en una hora punta y con miles de usuarios atrapados sin remedio. Esto se repitió varias veces, accidentes, averías… bloqueaban este tramo y todos los vehículos que entraban se quedaban ahí sin poder avanzar ni retroceder hasta que no se solventara la incidencia.

Y de forma paralela, a los pocos días, el sector del metal se puso de huelga. El 3 de junio de 2009 la huelga alcanzó su máximo esplendor. Barricadas por toda la ciudad, guerra con la policía, contenedores volcados… y lo que es peor. En la calle Coruña, un grupo de manifestantes se acercó al bus 509, mientras hacía la línea C9B, se dirigieron al conductor y le obligaron a bajarse a él y a los pasajeros para prenderle fuego. Minutos después, un manifestante lanzó un cóctel molotov al asiento del conductor y comenzó a arder. Mientras un manifestante intentaba sofocar el extintor con el extintor del vehículo, los manifestantes lo utilizaron para defenderse de la policía.

Cuando Vitrasa se dio cuenta, ordenó que todos los autobuses se detuvieran en la primera parada que encontraran, y varios minutos después, el director ordenó que todos los autobuses se dirigieran a la base. Al acabar las manifestaciones, los autobuses volvieron a salir a la calle.[608]



Como resultado de este accidente, ocurrido el 14 de octubre de 2009, murieron los dos ocupantes de la moto. Imagen: farodevigo.es *https://www.farodevigo.es/sucesos/2009/10/14/fallece-acompanante-motorista-murio-manana-vigo/377273.html*

Al día siguiente se volvieron a producir barricadas, disturbios… con los

607 Las obras abren en canal el centro de Vigo y lo bloquearán cuatro meses. (16 de mayo de 2009). La Voz de Galicia. https://www.lavozdegalicia.es/noticia/galicia/2009/05/16/obras-abren-canal-centro-vigo-bloquearan-cuatro-meses/0003_7720437.htm

consiguientes desvíos, líneas con buena parte de su recorrido amputado, retrasos, zonas enteras sin servicio… pero no se produjeron más incidentes. Y en medio de todo este caos, sucedió un accidente. El 16 de junio, el autobús 422, mientras hacía una de las líneas del C4 atropelló a un joven en Camelias, mientras cruzaba fuera del paso de cebra, rompiéndose los dos brazos (los había extendido pensando que así pararía el bus) y dejando la parte delantera del bus destrozada.[609]

El vehículo 509 fue reparado y a finales de agosto de 2009 volvió a la circulación. Pero los sustos seguían sucediendo.

El 14 de octubre de 2009 sucedió uno de los accidentes más graves. A las 6:50 de la mañana, mientras hacía la línea C6, el bus 503, al girar hacia la calle Mestres Goldar, se llevó por delante a una motocicleta, falleciendo los dos ocupantes de la moto.[610] Más tarde, el 23 de diciembre de 2009, un bus de la línea C3 atropellaba mortalmente a un anciano mientras cruzaba por la calle Policarpo Sanz.[611]

Al año siguiente, sucedieron varios atropellos menores (varios de ellos en el cruce de Urzáiz con Lepanto, punto negro en ese aspecto)[612][613], llegaron más obras, más desvíos. Y el 26 de enero de 2012 volvió a suceder otro atropello mortal. Un bus de la línea 25 atropelló a una octogenaria en Ramón Nieto, en la zona de Barreiro (en esa época esa línea estaba desviada por ahí, dado que había obras en Severino Cobas), la señora cruzaba fuera del paso de cebra y falleció.[614]

2.44 - El autobús eléctrico

Desde el año 2009 se habló de crear un servicio de autobuses eléctricos por el Casco Vello, para favorecer su revitalización.[615] Al principio se habló de comprar 4 vehículos para una línea circular con frecuencias de 10 minutos, con 3 vehículos circulando y uno para reserva. El proyecto siguió adelante, y gracias a la financiación del Gobierno de España, que aportó unos 500.000 euros gracias al Plan E (un plan creado con la intención de

---

608 Los sindicatos anuncian tres nuevas jornadas de huelga y a partir de ahí un paro indefinido. (3 de junio de 2009). La Voz de Galicia. https://www.lavozdegalicia.es/noticia/vigo/2009/06/03/sindicatos-anuncian-tres-nuevas-jornadas-huelga-partir-ahi-paro-indefinido/0003124401633086116298З.htm

609 Accidente de Vitrasa en Camelias. (16 de junio de 2009). MiCamelias. http://micamelias.blogspot.com/2009/06/accidente-de-vitrasa-en-camelias.html

610 Fallece el acompañante del motorista que también murió esta mañana en Vigo. (14 de octubre de 2009). Faro de Vigo. https://www.farodevigo.es/sucesos/2009/10/14/fallece-acompanante-motorista-murio-manana-vigo/377273.html

611 Carta al director. El espíritu navideño de un conductor de Vitrasa. (30 de diciembre de 2009). Faro de Vigo. https://www.farodevigo.es/cartas/2009/12/30/espiritu-navideno-conductor-vitrasa/399022.html

612 Un Vitrasa atropella a un joven de 15 años en el cruce de Urzáiz con Lepanto. (24 de julio de 2010). Faro de Vigo. https://www.farodevigo.es/gran-vigo/2010/07/24/vitrasa-atropella-joven-15-anos-cruce-urzaiz-lepanto/458628.html

613 Herida grave una mujer tras arrollarla un autobús en el cruce de Urzáiz con Lepanto. (10 de agosto de 2010). Faro de Vigo. https://www.farodevigo.es/gran-vigo/2010/08/10/herida-grave-mujer-arrollarla-autobus-cruce-urzaiz-lepanto/462732.html

614 Una octogenaria fallece arrollada por un autobús de Vitrasa en Vigo. (27 de enero de 2012). Faro de Vigo. https://www.farodevigo.es/sucesos/2012/01/27/octogenaria-fallece-arrollada-autobus-vitrasa-vigo/618401.html

615 El Concello proyecta una línea de microbuses en el Casco Vello. (2 de octubre de 2009). Faro de Vigo. https://www.farodevigo.es/gran-vigo/2009/10/02/concello-proyecta-linea-microbuses-casco-vello/373666.html

revitalizar la economía a través de gastar dinero en obras), se compró el primer vehículo, un Bredamenarini Zeus, siendo ésta la primera unidad.[616]



El autobús eléctrico en su primer día.

El 6 de mayo de 2011, el microbús se estrenó. El recorrido era A Laxe - Ribeira do Berbés - Calle Real - Plaza de Almeida - Sombrereiros - Elduayen - Paseo de Alfonso XII - Elduayen - Abeleira Menéndez - Placer - Ronda de Don Bosco - Eduardo Iglesias - Progreso - Doctor Cadaval - Porta do Sol - Policarpo Sanz - Velázquez Moreno - Praza de Compostela - García Olloqui - A Laxe. El recorrido llevaba unos 20 minutos, circulando con frecuencia de 30 minutos.

El vehículo no contaba con aire acondicionado ni con radio, debido a su gasto se decidió quitárselos, siendo este el primer vehículo desde los Renault PR100.2 que no llevaban el aire acondicionado.

En el primer mes fue gratis, teniendo bastante ocupación, pero cuando se puso la tarifa normal entonces la ocupación bajó hasta el punto que la mayor parte de los viajes iban

---

616 El bus eléctrico une el Casco Vello con el Concello cada treinta minutos. (7 de mayo de 2011). Faro de Vigo. https://www.farodevigo.es/gran-vigo/2011/05/07/bus-electrico-une-casco-vello-concello-treinta-minutos/542399.html

vacíos. Por ello el 1 de agosto de 2011 se decidió retirarlo de la circulación.[617]

No obstante, los nacionalistas exigieron su reposición para aprobar los presupuestos, dado que necesitaba sus votos. Y así fue, el 7 de noviembre de 2011 se volvió a poner en marcha, con nuevo recorrido. El nuevo recorrido sería Berbés - Calle Real - Plaza de Almeida - Sombrereiros - Abeleira Menéndez, Placer - Enrique Blein Budiño - Plaza del Bicentenario - Paseo Cronista Xosé María Álvarez Blázquez, Amor Ruibal, José Manuel Posada-Curros - Nazario González Moxenas - Hispanidad - Camelias - Paseo de Granada - Ronda de Don Bosco - Eduardo Iglesias - Progreso - Doctor Cadaval - Porta do Sol - Elduayen - Paseo de Alfonso XII - Pi y Margall - Llorente - Santa Marta - Conde de Torrecedeira - Severo Ochoa - Jacinto Benavente - Beiramar - Berbés. Con este recorrido la frecuencia pasaba a 40 minutos.[618]

En seguida, empezaron los problemas, para pasar de Sombrereiros a Abeleira Menéndez, el microbús necesitaba cruzar una línea continua, en una salida peligrosa, prohibida hace años por los numerosos accidentes que ocasionaba, por lo cual, el 28 de noviembre de 2011, en el último viaje, tras ser requerido por la policía local, el recorrido fue cambiado y daría la vuelta en el Paseo de Alfonso XII (de esto puedo dar fe que estuve allí cuando la policía paró el bus en la calle Real).[619]

La ocupación seguía siendo baja, pero el vehículo se mantenía. El 3 de mayo fue retirado cuatro días hábiles de la circulación por mantenimiento, pero el día de la vuelta, a las 12 de la mañana, se volvía a romper, siendo retirado por la grúa. Esta avería lo mantuvo apartado hasta el 28 de mayo, después de múltiples pruebas para comprobar que nada fallaba. Pero en esta ocasión ni llegó al Berbés para iniciar servicio. Volvería el 12 de junio. El 4 de julio se vuelve a romper, volviendo a los pocos días para romperse otra vez el 14 de julio. A principios de agosto se volvería a romper regresando al día siguiente, y el 20 de agosto, tras otra avería diría adiós para siempre. El ayuntamiento se hartó de las averías y decidió que, dado que no podía mantenerlo el servicio era insostenible y por ello, se decidió suprimir el servicio para siempre.[620]

Con esta historia se cerraba la aventura eléctrica en Vigo, con cientos de miles de euros tirados a la basura, con una parte importante que era sospechosamente cara, pasando por la sospecha de que el bus se presupuestó por el doble de lo que realmente valía.[621] Parecía que el alcalde iba a demandar a Clem, la suministradora del vehículo por incumplimiento del contrato, pero lo cierto es que esta empresa no se enteró de esto,

617 El bus eléctrico dice adios. (4 de agosto de 2011). Faro de Vigo. https://www.farodevigo.es/gran-vigo/2011/08/04/bus-electrico-dice-adios/568587.html

618 El bus eléctrico del Casco Vello reanuda el servicio con 28 paradas. (7 de noviembre de 2011). Faro de Vigo. https://www.farodevigo.es/gran-vigo/2011/11/07/bus-electrico-casco-vello-reanuda-servicio-28-paradas/595387.html

619 El minibús eléctrico cambia el recorrido que infringía la ley. (30 de noviembre de 2011). La Voz de Galicia. https://www.lavozdegalicia.es/noticia/vigo/2011/11/30/minibus-electrico-cambia-recorrido-infringia-ley/0003_201111V30C3991.htm

620 El Concello suprime el minibús eléctrico por las averías y pide una indemnización. (22 de agosto de 2011). Faro de Vigo. https://www.farodevigo.es/gran-vigo/2012/08/22/concello-suprime-minibus-electrico-averias-pide-indemnizacion/676104.html

621 El Concello pagó 450.000 euros por el bus eléctrico, que cuesta la mitad. (30 de mayo de 2012). Atlántico Diario. http://www.atlantico.net/articulo/vigo/concello-pago-450-000-euros-bus-electrico-cuesta-mitad/20120530060007181511.html

pasando incluso la revisión en diciembre, estando el vehículo de baja desde octubre de 2012.

El bus fue enviado al parque central de servicios de Lavadores, donde transportaba a sus trabajadores. Curiosamente, el vehículo allí no se averiaba, dado que supuestamente no servía para el transporte urbano y no soportaba la carga que suponía parar continuamente.[622] Pero el 21 de abril de 2017 se incendió debido a que sus baterías de litio explotaron dentro del parque, y causó cinco intoxicados y destrozos varios.[623] Así se cerró la aventura de los autobuses eléctricos en Vigo por ahora, una línea con pocos usuarios, averías, cientos de miles de euros enterrados de forma sospechosa, un recorrido que suponía infringir las normas de tráfico y el bus destruido por un incendio.

Tras el incendio, el parque central de servicios quedó bastante dañado, y en 2021 se intentó rehabilitar, pero ninguna empresa se quiso hacer cargo.[624] A los pocos días se anunció que dicho parque se trasladará a la antigua fábrica de Afamsa, ubicada en la calle Severino Cobas, y el parque actual se derribará, construyéndose viviendas sociales en el terreno. Por lo que el bus eléctrico se llevó por delante hasta el parque de servicios. Veremos si algún año se construyen las viviendas.[625]

2.45 - La huelga de 2012

Tres días después de la huelga general del 14-N, los conductores de Vitrasa convocaron una nueva huelga, debido a que el convenio colectivo de los siguientes años estaba aún sin firmar, y los conductores solicitaban mejoras en los tiempos de descanso, más días libres y que los familiares pudieran viajar gratis en los autobuses. Vitrasa no estaba muy por la labor de concederles todos sus deseos, y en vista de que las negociaciones no prosperaban, así que el 19 de noviembre se produjo el primer día de huelga, con un 40% de servicios mínimos en hora punta y del 25% en hora valle.[626]

El primer día los autobuses enseguida comenzaron a circular con retrasos de importancia, debido a la ingente cantidad de personas que se subían a los servicios mínimos.[627] En vista de que no había acuerdo, el 26 y 29 de noviembre se volvió a repetir. Y lo que es peor, empezaban a producirse incidentes:

---

622 El bus eléctrico cumple tres años transportando a personal municipal. (15 de agosto de 2015). La Voz de Galicia. https://www.lavozdegalicia.es/noticia/vigo/vigo/2015/08/15/bus-electrico-cumple-tres-anos-transportando-personal-municipal/0003_201508V15C1991.htm

623 El estallido de baterías del bus eléctrico causó el incendio del parque móvil. (22 de abril de 2017). La Voz de Galicia. https://www.lavozdegalicia.es/noticia/vigo/vigo/2017/04/22/estallido-baterias-bus-electrico-causo-incendio-parque-movil/0003_201704V22C3991.htm

624 Fracasa el concurso para la reforma del parque de servicios de Lavadores. (8 de agosto de 2021). La Voz de Galicia.https://www.lavozdegalicia.es/noticia/vigo/2021/08/07/fracasa-concurso-reforma-parque-servicios-lavadores/0003_202108V7C4991.htm

625 El Concello reconvertirá el parque de servicios de Lavadores en viviendas de protección. (14 de agosto de 2021). La Voz de Galicia. https://www.lavozdegalicia.es/noticia/vigo/2021/08/13/concello-reconvertira-parque-servicios-lavadores-viviendas-proteccion/0003_202108202108131628852032954.htm

626 La plantilla de Vitrasa convoca una huelga el lunes. (16 de noviembre de 2012). Faro de Vigo. https://www.farodevigo.es/gran-vigo/2012/11/16/plantilla-vitrasa-convoca-huelga-lunes/712245.html

627 La huelga de Vitrasa se salda sin acuerdo y sin incidentes. (20 de noviembre de 2011). Faro de Vigo. https://www.farodevigo.es/gran-vigo/2012/11/20/huelga-vitrasa-salda-acuerdo-incidentes/714099.html

- El 29 de noviembre, un vehículo que iba a hacer servicios mínimos fue apedreado a la salida de las cocheras a primerísima hora de la mañana.[628]

- De forma paralela, en una página web de Internet se publicaron amenazas a los conductores que hacían los servicios mínimos, acompañado de sus nombres. En el mismo sitio se publicaron insultos, se publicaron los “trapos sucios” de algunas personas… por supuesto, de forma anónima. Allí mismo incluso se publicaron amenazas de denuncias, que por ahora no sabemos si han prosperado.[629]

- El 30 de noviembre, en una cafetería del centro, encontrándose varios conductores de Vitrasa en ella, un huelguista se encara con un conductor tachándole de esquirol, respondiendo éste con un puñetazo.

A partir del 3 de diciembre la huelga se convirtió en indefinida, y los incidentes se sucedieron:

- El 3 de diciembre, un autobús fue apedreado en Valadares mientras hacía la línea C7, por suerte, en ese momento circulaba vacío.

- El 4 de diciembre, dos autobuses de la línea U1 fueron apedreados mientras bajaban de la Universidad llenos de gente, los apedreamientos sucedieron en la Estrada de Clara Campoamor, cerca del cruce de la Estrada da Garrida, a las ocho, aprovechando la noche y la oscuridad de la zona.[630]

Tras múltiples desventuras, el autobús eléctrico del Casco Vello murió a lo grande. Imagen:lavozdegalicia.es *https://www.lavozdegalicia.es/noticia/vigo/vigo/2017/04/22/estallido-baterias-bus-electrico-causo-incendio-parque-movil/0003_201704V22C3991.htm*

628 Un autobús de Vitrasa apedreado en esta tercera jornada de huelga. (29 de noviembre de 2012). Vigoalminuto. https://www.vigoalminuto.com/2012/11/29/citadas-las-partes-para-evitar-la-huelga-indefinida-de-vitrasa/
629 Huelga en el transporte urbano vigués. Internet Archive. https://web.archive.org/web/20121204183556/http://www.tercerainformacion.es/spip.php?article44408
630 Los piquetes insultaron al conductor y apedrearon el autobús con pasajeros. (6 de diciembre de 2012). ABC. https://www.abc.es/local-galicia/20121205/abci-vitrasa-huelga-vigo-201212051243.html

- El 5 de diciembre, un autobús de la línea 11 fue tomado por la mañana por un grupo de huelguistas, que insultaron a la conductora e intentaron manipular los mandos. Después de estos incidentes, el director de Vitrasa suspendió las negociaciones hasta que cesaran los actos violentos. El comité de empresa condenó los actos y las negociaciones continuaron horas después.[631]

- El 8 de diciembre, un grupo de huelguistas entró en un autobús de la línea C1 y en la Plaza de América, fueron obligados a desalojar el autobús por parte de un inspector, al negarse al desalojo, llamó a los antidisturbios y éstos obligaron a los huelguistas a bajar, amenazándoles con denunciarlos por escándalo público si no lo hacían. Tras 45 minutos parado, el autobús pudo continuar su ruta.[632]

Finalmente, el 13 de diciembre se desconvocó la huelga, llegándose a un acuerdo, los conductores de Vitrasa vieron mejoradas sus condiciones de trabajo, obteniendo algunas de sus reivindicaciones en materia de descansos y vacaciones, aparte de los viajes gratis de los familiares, que desde entonces viajan gratis enseñando una tarjeta.[633]

Justo esa noche se celebró un partido de fútbol entre el Celta y el Real Madrid, siendo las lanzaderas de fútbol el primer servicio ofrecido con normalidad. Ese día se estrenaron dos nuevos autobuses articulados, como vemos en el apartado de flota e instalaciones. Seguramente, de todas las huelgas realizadas por los empleados de Vitrasa, ésta fue la más dura. Lo cierto es que desconocemos las repercusiones internas que tuvo, pero viendo las amenazas vertidas en los comentarios de aquella página web, debieron ser duras para algunos.

2.46 – Las líneas se actualizan a los nuevos tiempos.

Al acabar 2012, el número de viajeros iba menguando, y el año 2013 fue incluso peor, incluso sin huelgas de ningún tipo y un verano bastante más caluroso y beneficioso que el anterior, por lo que el ayuntamiento intentó reformar las líneas. Para ello, a finales de mayo se realizó una macroencuesta a bordo de los autobuses, donde se repartieron encuestas recortables para permitir su cumplimentación a todos los públicos.

Con los resultados de esas encuestas, durante el año 2013 se diseñó un mapa de líneas que suponía reformar el anterior[634], si bien, el alcalde de Vigo vendió la reforma como *la mayor mejora de todos los tiempos,* su planteamiento hace ver que simplemente se trata de una puesta al día del servicio, retirando los autobuses de más que salieron a la circulación en el año 2011.[635]

---

631 Vitrsa amenaza con romper las negociaciones por los incidentes. (5 de diciembre de 2012). La Voz de Galicia. https://www.lavozdegalicia.es/noticia/vigo/2012/12/05/vitrasa-amenaza-romper-negociaciones-incidentes/0003135470561326427391З.htm

632 Los antidisturbios irrumpen en la huelga. (9 de diciembre de 2012). Atlántico Diario. http://www.atlantico.net/articulo/vigo/antidisturbios-irrumpen-huelga/20121209060003205500.html

633 Vitrasa restablece el servicio tras diez días de huelga al llegar a un acuerdo con la plantilla. (13 de diciembre de 2012). Faro de Vigo. https://www.farodevigo.es/gran-vigo/2012/12/13/vitrasa-restablece-servicio-diez-dias-huelga-llegar-acuerdo-plantilla/725884.html

634 La reorganización del transporte público incluye refuerzos a la estación de tren, a Navia y al campus. (1 de diciembre de 2013). https://www.farodevigo.es/gran-vigo/2013/12/01/reorganizacion-transporte-publico-incluye/924506.html



La línea H3 el día de su inauguración. Imagen: La Voz de Galicia.
https://www.lavozdegalicia.es/noticia/vigo/2017/05/02/empieza-funcionar-bus-%20entre-teis-cunqueiro-solo-dos-frecuencias-dia/0003149372290023036056 4.htm

Y el 24 de febrero de 2014 fue el gran día. Durante la semana anterior se publicaron los nuevos horarios, y comenzaron a llegar las quejas y reclamaciones, por lo cual, se tuvieron que modificar algunos horarios, y recuperar la línea 21 (como línea 18).[636] Para las líneas 7 (en el ramal que sube de Garrida al Cementerio de Valadares) y para la línea 31 (para la residencia de mayores de Bembrive) se estableció el requisito de realizar una llamada para pedir el servicio el día anterior. Dicho requisito fue eliminado a la semana siguiente de su implantación.[637]Con el paso de las semanas, la reforma de las líneas fue cuajando y se terminó aceptando. Pero no sería la única.

Y es que, exactamente 18 meses después, la apertura del Hospital Álvaro Cunqueiro obligó a reponer dichos vehículos, mediante la creación de dos nuevas líneas y la ampliación de otras tres. Las nuevas líneas fueron la H1 y la H2, y las líneas 6, 12B y 18 se ampliarían al hospital.[638]

Con todo, la implantación de las líneas no estuvo exenta de polémica, puesto que desde muchas zonas se quería un servicio directo al hospital. La zona más reivindicativa en ese

---

635 La reforma de las líneas de Vitrasa en detalle. (I): C4 y C16. (17 de febrero de 2014). Parada Solicitada. http://solicitoparada.blogspot.com/2014/02/las-reformas-de-las-lineas-de-vitrasa.html
636 Reestructuración de horarios en Sárdoma-Salgueira. (27 de febrero de 2014). Vitrasa. http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=443
637 Horarios servicios cementerio Valladares y residencia asistida Meixoeiro. (28 de febrero de 2014). Vitrasa. http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=444
638 Nuevo servicio Hospital Álvaro Cunqueiro (a partir del 24 de agosto). (20 de agosto de 2015). Vitrasa. http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=587

aspecto fue Teis, quién reclamó mediante manifestaciones dicho servicio.[639] Y lo consiguieron, el 2 de mayo de 2017 se puso en marcha la línea H3, con dos viajes los laborables por las mañanas ida y vuelta.[640]

2.47 – El transporte metropolitano no incluye a Vitrasa.

Si bien se tiene discutido bastante sobre el transporte metropolitano, no fue hasta el año 2015 cuando realmente se quiso implantar. En principio, el plan incluye las zonas metropolitanas de A Coruña, Santiago, Ferrol, Lugo y Vigo, dejando para más adelante Pontevedra y Ourense.[641]

El plan consiste en que en los municipios agregados al plan se podría viajar más barato y transbordar gratis, mediante la aportación económica de la Xunta de Galicia y de los ayuntamientos agregados al plan en función del número de viajeros previsto. Este plan unificaría las tarifas por ayuntamientos mediante un sistema de zonas tarifarias, con tarifas únicas para cada salto entre zonas tarifarias, tanto en efectivo, como pagando con la tarjeta metropolitana, creada al efecto. Además, los menores de 19 años viajarían gratis mediante la Tarxeta Xente Nova. Dicho plan incluye también el transporte urbano de las ciudades agregadas, con lo que los ciudadanos podrían coger el transporte urbano y transbordar con un interurbano, pudiendo hacer transbordo, cobrándose solamente la diferencia tarifaria entre el precio del urbano y del interurbano, si la hubiera, lo que implicaba que los viajeros que vendrían a la ciudad en interurbano no tendrían que pagar el viaje interurbano.

Con todo, el alcalde de Vigo, Abel Caballero, anunció su oposición frontal al plan, dado que implicaba una aportación económica del ayuntamiento para que ciudadanos no empadronados en Vigo viajaran en Vitrasa con precios bonificados, algo a lo que el alcalde estaba muy en contra. Por lo tanto, el 27 de abril de 2015 el Plan de Transporte Metropolitano arrancó en Vigo...sin contar con la ciudad, por lo que los viajeros que llegan a la ciudad en los interurbanos del entorno no podrían transbordar gratis con el Vitrasa. Y además, los ciudadanos que quisieran obtener la tarjeta metropolitana solo la podrían conseguir en la central de Abanca, en lugar de poder obtenerla en cualquier sucursal, como sucede en todos los ayuntamientos adscritos.[642]

Además, en su oposición, arrastró al ayuntamiento de Gondomar[643], donde la oposición, encabezada por el PSOE, votó en contra del plan. Pero con el paso del tiempo, el alcalde que encabezó la oposición al plan comenzó a pedir su ingreso. Gondomar es un municipio con importantes problemas con el transporte, con precios que suben cada poco, recortes

639 Teis logra su demandado Vitrasa al Cunqueiro. (16 de febrero de 2017). La Voz de Galicia. https://www.lavozdegalicia.es/noticia/vigo/2017/02/16/teis-logra-demandado-vitrasa-cunqueiro/0003148726153129585 4878.htm

640 Nuevo servicio al Hospital Álvaro Cunqueiro H3. (28 de abril de 2017). Vitrasa. http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=721

641 Plan de Transporte Metropolitano. https://tmg.xunta.gal/

642 Los usuarios pagarán menos por el barco pero con Vigo fuera del área los usuarios abonarán igual el bus urbano (9 de enero de 2015). Faro de Vigo. https://www.farodevigo.es/portada-o-morrazo/2015/01/09/usuarios-pagaran-barco-vigo-fuera/1162273.html

643 Gondomar rechaza el plan de transporte metropolitano por segunda vez en dos meses.(6 de marzo de 2015). Faro de Vigo. https://www.farodevigo.es/comarcas/2015/03/06/gondomar-rechaza-plan-transporte-metropolitano/1196387.html

de servicios y actuaciones irregulares por parte de Melytour,[644] la empresa que presta el mayor servicio a la villa, problemas que enfurecen y agravian a los vecinos, que se ven privados de las mejoras del resto de ayuntamientos.[645]

Y lo sucedido en noviembre de 2018 reveló los problemas de transporte del vecino ayuntamiento. La línea 7 se ampliaría en seis viajes en laborables y los fines de semana del servicio de Sobreira por la Estrada de Valadares, Estrada de Zamáns, Estrada da Gándara y Camiño Antergo de Maquías hacia el Camiño do Pinal, bordeando la parroquia gondomareña de Vincios por el polígono de Pasaxe.[646]

Esos seis viajes fueron vendidos por el alcalde de Gondomar como la llegada del Vitrasa a Vincios, con servicio cada media hora que dejarían a los vecinos en las puertas de sus casas[647], lo que desmintió el ayuntamiento de Vigo y Vitrasa, e incluso el propio ayuntamiento, publicando un mapa donde se veía claramente que el bus no entraba en Gondomar.[648]

La ampliación duró una semana, dado que Vitrasa la acabó eliminando y, tras una nueva polémica inicial, el asunto se acabó cerrando.[649] Y así concluyó uno de los episodios más grotescos de la historia reciente de Vitrasa.

2.48 - Nuevos colores y nueva imagen

En abril de 2015 Vitrasa sufrió un cambio de imagen, estrenando una nueva decoración, de color blanco con líneas verdes, amarillas y rojas, y aunque pueda parecer extraño, no hubo incidencias en los primeros días que salieron los autobuses a la calle, a pesar de que la diferencia con los autobuses verdes era notable.[650]

El cambio de color era solo la novedad más visible del nuevo servicio. Simultáneamente se puso en marcha una nueva billetera y SAE, lo que obligó a actualizar el “cerebro” de Vitrasa.[651]

Otro cambio, simultaneado con el resto de la flota del Grupo Avanza, fue el de la numeración de los vehículos, añadiendo un 6 delante del mismo.[652]

---

644 La Xunta tramita las primeras multas por dejar a pasajeros sin bus en Gondomar. (29 de enero de 2019). Faro de Vigo. https://www.farodevigo.es/comarcas/2019/01/29/xunta-tramita-primeras-multas-pasajeros/2041282.html

645 Gondomar clama por un transporte digno ante la Xunta. (23 de octubre de 2018). Faro de Vigo. https://www.farodevigo.es/comarcas/2018/10/23/gondomar-clama-transporte-digno-xunta/1984763.html

646 Modificación horario y recorrido línea 7. (30 de octubre de 2018). Vitrasa. http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=912

647 Vitrasa llega a Gondomar. (4 de noviembre de 2018). La Voz de Galicia. https://www.lavozdegalicia.es/noticia/vigo/gondomar/2018/11/04/vitrasa-llega-gondomar/00031541319858885384704.htm

648 Vitrasa y Concello de Vigo desmienten que el bus urbano llegue a Gondomar. (9 de noviembre de 2018). Faro de Vigo. https://www.farodevigo.es/comarcas/2018/11/09/vitrasa-concello-vigo-desmienten-bus/1994911.html

649 Modificación recorrido L7 en viajes de Sobreira. (9 de noviembre de 2018). Vitrasa. http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=914

650 Vitrasa estrena ocho buses de nuevo diseño con “wifi” gratis y cargadores. (28 de marzo de 2015). Faro de Vigo. https://www.farodevigo.es/gran-vigo/2015/03/28/vitrasa-estrena-ocho-buses-nuevo/1210275.html

651 El funcionamiento del nuevo SAE al descubierto. (25 de mayo de 2015). Parada Solicitada. http://solicitoparada.blogspot.com/2015/05/el-funcionamiento-del-nuevo-sae-al.html

Y los sucesos seguían siendo los mismos. El 7 de enero de 2017 se producía un atropello en el cruce de Urzáiz con Lepanto, el autobús 6207, mientras hacía la línea 5A, atropelló a una pareja que cruzaba fuera del paso de cebra,[653] falleciendo ella días después.[654]

Vitrasa también se vio afectada en los incendios forestales que cercaron la ciudad el 15 de octubre de 2017, dado que determinados servicios, como los de Freixo, Zamáns o Fragoselo se vieron afectados y al día siguiente se suspendieron las líneas U1 y U2 dado que la Universidad cerró sus puertas. Además, se fletaron seis autobuses para el desalojo de determinadas zonas de la ciudad.[655]

Y Vitrasa tampoco iba a ser ajena a las nuevas modas, y el 16 de febrero de 2018 entraría en vigor una medida contra el acoso sexual, y es que entre las 22:30 y las 6:30, los autobuses de Vitrasa podrán dejar a cualquier viajero que lo solicite previamente en cualquier parte del recorrido sin necesidad de que exista una parada. Esta medida se toma para prevenir actos de acoso sexual a las mujeres a ciertas horas. Dicha medida sería aplicada por otras empresas más adelante.[656]

El 25 de octubre de 2018 se anunció un acuerdo con Moovit, la principal app de transporte público del mundo que ofrece información sobre el transporte público en decenas de países de todo el mundo y que poco a poco se va implantando en España, con más de 50 ciudades integradas. Esta aplicación móvil sustituiría a la aplicación oficial de Vitrasa y al Cálculo de rutas, dado que fallaban con frecuencia.

Dicha aplicación se basa en la colaboración ciudadana para obtener la información de los servicios, salvo en los proyectos de agencia, como en el caso de Vitrasa, cuyos datos los suministra la empresa. En el proyecto Vigo se encuentran también diversas líneas de autobuses interurbanos al igual que los servicios de RENFE y las líneas de barco hacia Cangas y Moaña, creadas por ciudadanos que colaboran para el proyecto en su tiempo libre, entre ellos, el autor de este libro, que es embajador de Moovit y colaborador activo en el proyecto.[657]

En los primeros meses, la aplicación tenía bastantes fallos, los horarios de paso no eran correctos, los horarios en tiempo real no coincidían con lo anunciado… En verano de 2019 estos fallos fueron arreglados por el equipo de Moovit en Vigo, formado por el que escribe estas líneas.[658] La aplicación, a día de hoy, sigue mantenida por este equipo,

---

652 Nuevo sistema de numeración y parque ¿definitivo? de vehículos. (12 de diciembre de 2016). Mr.Vigo. https://mistervigo.blogspot.com/2016/12/nuevo-sistema-de-numeracion-y-flota.html

653 Un bus de Vitrasa hiere de gravedad a dos peatones en la calle Urzáiz. (8 de enero de 2017). La Voz de Galicia. https://www.lavozdegalicia.es/noticia/vigo/2017/01/08/bus-vitrasa-hiere-gravedad-dos-peatones-calle-urzaiz/0003_201701201701081483867314319.htm

654 Fallece la mujer atropellada este sábado por un Vitrasa. (11 de enero de 2017). Atlántico Diario. http://www.atlantico.net/articulo/vigo/fallece-mujer-atropellada-sabado-vitrasa/20170111085350567044.html

655 Dos incendios activos en Vigo tras una noche eterna con 400 personas evacuadas de sus viviendas. (16 de octubre de 2017). Vigoé. https://www.vigoe.es/vigo/sucesos/item/18782-dos-incendios-activos-en-vigo-tras-una-noche-con-400-personas-evacuadas-de-sus-viviendas

656 Así funcionan las paradas antiacoso de los autobuses. (9 de febrero de 2018). Faro de Vigo. https://www.farodevigo.es/gran-vigo/2018/02/09/funcionara-servicio-paradas-antiacoso-autobuses/1835022.html

657 Moovit, la app líder del transporte público, ya está disponible en Vigo. (25 de octubre de 2018). Vitrasa. http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=907

hecho insólito en España, donde se copian los datos de las agencias, sin importar si están bien o no.[659]

El 25 de febrero de 2021, Vitrasa dejaba de colaborar directamente con Moovit, dejando como aplicación oficial VigoApp, la aplicación municipal del Concello de Vigo. Con todo, los datos de Moovit siguen siendo actualizados por el equipo de la app en Vigo (y de hecho, la app oficial de Concello utiliza el cálculo de rutas de Moovit.[660]

2.49 - La nueva tarjeta PassVigo

Ya desde el año 2012 se habló de la posibilidad de renovar las tarjetas de transporte, sustituyendo la tarjeta verde por unas nuevas tarjetas sin contacto. En el 2015 se implementó el nuevo SAE-billetera, que implementaba un lector de tarjetas sin contacto.

De forma paralela, el ayuntamiento de Vigo, dirigido por Abel Caballero, veía que el gasto que generaban los bono-buses aumentaba año tras año. Y a finales de 2013 decidió tomar la medida de no otorgar tarjetas verdes a ciudadanos no empadronados en Vigo, excepto las tarjetas de estudiantes y universitarias, medida muy criticada en algunos sectores y en todos los ayuntamientos del Área Metropolitana.[661]



La nueva PassVigo, que sustituiría a la tarjeta verde. Imagen: passvigo.org https://passvigo.vigo.org/index.php?lan=es

De hecho, tras la constitución de este ente, en el año 2015, se creó una tarjeta de transporte metropolitano, y el ayuntamiento de Vigo se negó a implementar su uso en los autobuses de Vitrasa, debido a que no estaba dispuesto a financiar viajes de ciudadanos de fuera de Vigo, como vimos anteriormente.

Pero las tarjetas verdes tenían dos problemas:

- Las tarjetas verdes ya otorgadas no podían ser retiradas hasta que caducaran, y eso sucedía pasados más de diez años desde que se otorgó.

---

658 Historia de Moovit en Vigo (III) La consolidación. (5 de septiembre de 2019). Mr. Vigo. https://mistervigo.blogspot.com/2019/09/historia-de-moovit-en-vigo-iii-la.html

659 Los guardianes de la movilidad: así mejoran el transporte de sus ciudades los usuarios de Moovit. (30 de diciembre de 2019). El Español. https://www.elespanol.com/invertia/empresas/20191230/guardianes-movilidad-mejoran-transporte-ciudades-usuarios-moovit/455704684_0.html#:~:text=Ser%20embajador%20significa%20ser%20el,el%20contenido%20de%20la%20aplicaci%C3%B3n.

660 Líneas, horarios y recorridos siempre actualizados. (25 de febrero de 2021). Vitrasa. https://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=1170

661 Las tarjetas verdes de Vitrasa se conceden a partir de hoy solo a los empadronados en Vigo. (17 de enero de 2014). Faro de Vigo. https://www.farodevigo.es/gran-vigo/2014/01/17/tarjetas-verdes-vitrasa-conceden-partir/949383.html

- La tarjeta verde normal puede ser usada por cualquier persona sin que fuera su poseedor, dado que no tenía identificación de ningún tipo, a diferencia de los perfiles bonificados, cuya cara y nombre del beneficiario figuraban en el reverso de las tarjetas.

Por ello, en diciembre de 2017 se presentó la nueva tarjeta de transporte, la PassVigo. Esta tarjeta se entregó gratuitamente a los usuarios de la Tarjeta Verde de los que constan los datos. En una primera fase, a finales de diciembre, se envió por correo a unas 30.000 personas con perfiles bonificados, y en otra fase, a mediados de enero, se envió a unas 60.000 personas con perfiles normales.

Estas tarjetas son personales, en todas figura el nombre del usuario en el anverso y en una memoria interna figuran sus datos personales. Además, en un futuro, esta tarjeta servirá para otros servicios como el ORA, las bibliotecas y otros servicios municipales. Solo se entrega a empadronados.[662]

Y esto supuso airadas protestas en algunos ayuntamientos, especialmente en Redondela, en Chapela se recogieron más de 1.000 firmas para pedir una solución, dado que, a partir del 31 de marzo, al caducar la tarjeta verde, se quedan sin bono-bus de ningún tipo, y en una parroquia como Chapela, muy dependiente de Vigo y donde discurre la línea C3 (y el 28 por su parte más alta) necesitaba un bono-bus. También en Trasmañó, Vilar da Infesta, Cabeiro y Negros, parroquias a donde llega la línea 28, pidieron soluciones al respecto y el alcalde de Redondela, Javier Bas, pidió negociar con Abel Caballero, mientras tomaba acciones legales, dado que consideraba que esta actuación del ayuntamiento de Vigo era ilegal.

El ayuntamiento decidió prorrogar la tarjeta verde, pasando a caducar el 15 de abril, debido a las solicitudes de última hora. En ese momento, todo aquel que no estuviera empadronado en la ciudad se quedaría sin bono-bus. Y lo que era peor, para recuperar el dinero tenía que trasladarse a la base de Vitrasa a recuperarlo.[663]

Pero el 24 de abril el juzgado le dio la razón al ayuntamiento de Redondela, debido a que ningún ayuntamiento puede conceder bono-buses con la única discriminación de empadronamiento.[664] El alcalde tachó esa ley de *ley anti Vigo* y anunció que estaba estudiando declarar *persona non grata* al presidente de la Xunta, Alberto Núñez Feijoo. Además, tachó de ilegales los bono-buses de las otras ciudades gallegas, dado que los bono-buses especiales solo se concedían a los empadronados, no así los ordinarios, que se concedían a todo el mundo.[665]

---

662 El Concello activará en diciembre el nuevo “carné de identidad” de los vigueses. (21 de noviembre de 2017). Vigoé.https://www.vigoe.es/vigo/local/item/19326-el-concello-activara-en-diciembre-el-nuevo-carne-de-identidad-de-los-vigueses

663 Arranca este lunes el funcionamiento único de la tarjeta de bus Passvigo, con más de 120.000 repartidas y 78.000 en uso. (16 de abril de 2018). Galiciapress. https://www.galiciapress.es/texto-diario/mostrar/1054803/arranca-lunes-funcionamiento-unico-tarjeta-bus-passvigo-120000-repartidas-78000

664 El juez da la razón al Concello de Redondela: sus vecinos pueden usar la ‘Passvigo’ y disfrutar de los descuentos en el billete de Vitrasa. (25 de abril de 2018). Vigoalminuto. https://www.vigoalminuto.com/2018/04/25/el-juez-da-la-razon-al-concello-de-redondela-sus-vecinos-pueden-usar-la-passvigo-y-disfrutar-de-los-descuentos-en-el-billete-de-vitrasa/

665 El Concello corrige su postura y ya admite solicitudes de la Pass a los no empadronados. (26 de abril de 2018). La Voz de Galicia. https://www.lavozdegalicia.es/noticia/vigo/2018/04/26/concello-sigue-negando-pass-vigo-vecinos-

Pero lo más grave del asunto es la generación de un ambiente hostil hacia los residentes de fuera, siendo tachados de gorrones y ladrones por parte de los defensores del alcalde. Es decir, la ciudad de Vigo, que siempre se caracterizó por su cosmopolitismo, y que buena parte de su progreso se la debe a vecinos procedentes de otras ciudades españolas y gallegas, ahora los consideraba una carga y una molestia para la ciudad.
El hecho de que durante más de un mes los solicitantes no empadronados no recibieran la tarjeta hizo sospechar de que la alcaldía no acataría la sentencia, pero en junio los solicitantes recibieron la comunicación de que su tarjeta les estaba esperando en la base de Vitrasa "para evitar pérdidas". La sorpresa fue mayúscula cuando descubrieron que las tarjetas en realidad eran totalmente blancas con una leyenda que pone "Tarxeta Verde", el número identificativo y el nombre del usuario.[666] No nos olvidemos que el ayuntamiento instauró esta tarjeta para dar servicios públicos gratuitos solamente a empadronados, y por lo tanto, si no podía hacerlo con los bono-buses, tendría que diferenciar las tarjetas.

Pero las quejas no cesaban, más adelante, una concejala del ayuntamiento de Cangas llamó racista a Abel Caballero, por la diferenciación de las tarjetas, afirmando que se han producido casos de abucheos a usuarios de su ayuntamiento por parte de viajeros de los autobuses.[667] El ayuntamiento de Redondela, por su parte, se encargó de recoger las tarjetas de los residentes para que las pudieran recoger en el pabellón de Chapela, sin tener que desplazarse a la sede de Vitrasa para tenerla en su poder.[668] Y el 20 de diciembre de 2018, el TSXG ratificó la sentencia que eliminaba el empadronamiento como requisito indispensable para obtener la tarjeta.[669]

2.50 – El 50 aniversario

Como vimos desde el principio, la fundación de Vitrasa data del año 1968, por lo que en el año 2018 tocaba celebrar los 50 años. Para ello la empresa realizó una serie de actos, con el Pegaso Comet restaurado como principal baluarte. Este vehículo fue restaurado en el año 2009, y presentado junto a los 20 Iveco Citelis del año 2010.

Durante ese año, el vehículo fue presentado al público, pudiendo sus asistentes recordar los tiempos en los que circulaban estos autobuses. Dicho vehículo participó en decenas de actos y se pudo viajar gratuitamente el Día Sin Coches en el tramo entre el Paseo de Alfonso XII e Isaac Peral. En dichos actos se entregaba un pequeño librillo con un texto del periodista Fernando Franco escrito para la ocasión.[670]

---

chapela-pese-orden-juez/0003152473799766478121.htm

666 El Concello entrega Pass Vigo diferentes a los usuarios censados en otros municipios. (20 de junio de 2018). La Voz de Galicia. https://www.lavozdegalicia.es/noticia/vigo/vigo/2018/06/20/concello-entrega-pass-vigo-diferentes-usuarios-censados-municipios/0003_201806V20C3991.htm

667 Cangas llama racista a Caballero por la discriminación en las tarjetas de transporte. (24 de julio de 2018). Diario de Pontevedra. https://www.diariodepontevedra.es/articulo/o-morrazo/cangas-llama-racista-caballero-discriminacion-tarjetas-transporte/20180724185907992485.html

668 Los vecinos de Redondela reciben las primeras tarjetas de Vitrasa de las 20.000 solicitadas. Faro de Vigo. (23 de junio de 2018). Faro de Vigo. https://www.farodevigo.es/comarcas/2018/06/23/vecinos-redondela-reciben-primeras-tarjetas/1916079.html

669 El Tribunal Superior de Galicia rechaza el recurso del Concello de Vigo y confirma la suspensión del requisito de empadronamiento para obtener la Passvigo. (20 de diciembre de 2018). Vigoalminuto. https://www.vigoalminuto.com/2018/12/20/el-tribunal-superior-de-galicia-rechaza-el-recurso-del-concello-de-vigo-y-confirma-la-suspension-del-requisito-de-empadronamiento-para-obtener-la-passvigo/

Otros actos consistieron en buscar a los vigueses nacidos aquel 31 de julio de 1968, día en el que los autobuses salieron a la calle, dichos vigueses serían obsequiados con 50 viajes, y con 10 a aquellos que colaboren para encontrarlas.[671]

Además, en diciembre, debido al auge de las luces de navidad colocadas en la ciudad, se puso en marcha el NadalBus, servicio por el cual los dos autobuses turísticos recorrerán la ciudad para mostrar a los vigueses el encanto de las luces. Dicho servicio fue un éxito rotundo, con colas enormes para subir a él, y que tuvo continuidad en 2019.[672]



¿Este será el futuro? Posiblemente, pero en 2019 es solo un ensayo. Imagen: Vigoé. https://www.vigoe.es/medioambiente/item/26769-vigo-ya-disfruta-gratis-del-autobus-electrico-del-futuro

670 El bus histórico recorrerá los barrios de Vigo. (28 de septiembre de 2018). Vitrasa. http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=897

671 Vitrasa busca a los vigueses nacidos el 31 de julio de 1968. (2 de noviembre de 2018). Vitrasa. http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=913

672 El NadalBus de Vitrasa recorrerá las calles de Vigo. (30 de noviembre de 2018). Vitrasa. http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=925

2.51 – Nuevo director, y la crisis del COVID regala 5 años de concesión a Vitrasa.

El 13 de septiembre de 2019, Juan Carlos Villarino dejó el cargo de director de Vitrasa a Luis González Ferreño[673], proveniente de la división de Levante de Avanza. En esta época comenzó la reorganización de frecuencias, con pasos irregulares para mejorar la puntualidad de las líneas, favorecido además por la implantación de Moovit, que mejoraba la accesibilidad al ciudadano de los horarios.

Sin embargo, nadie se esperaba lo que iba a suceder meses después, y es la pandemia mundial provocada por el COVID-19. Durante esta pandemia se establecieron una serie de medidas con el objetivo de cumplir las normas sanitarias.



Durante el confinamiento debido a la pandemia del COVID-19, los autobuses de Vitrasa que circularon, lo hicieron con el rotativo Unidos Ímolo Superar. Imagen: https://www.facebook.com/Vitrasa/photos/a.944424558944051/2778528302200325/

- El servicio funcionaría al 50% hasta la primera fase de la desescalada, cuando se aumentaría progresivamente el servicio.

---

673 Luis González, nuevo director general de Vitrasa. (13 de septiembre de 2019). Faro de Vigo. https://www.farodevigo.es/gran-vigo/2019/09/13/luis-gonzalez-nuevo-director-general-15566435.html#:~:text=Luis%20Gonz%C3%A1lez%20Ferre%C3%B1o%20asume%20la,Gerente%20de%20Operaciones%20en%20Benidorm.

- Desde el 11 de marzo se desinfectarían los autobuses todas las mañanas.[674]

- Entre el 28 de marzo y el 20 de julio se suspendió el pago en metálico, poniendo a disposición de los usuarios unas tarjetas blancas con un perfil ordinario, con el pago en metálico.[675] A principios de julio estas tarjetas comenzaron a suministrarse en los autobuses y por los inspectores, cargadas con 5 euros

- La capacidad de los autobuses sería de ⅓ del total, no se pueden ocupar los dos primeros asientos y solamente se podían ocupar los asientos más próximos a las ventanillas.[676] A partir del 8 de junio se podrán ocupar todos los asientos, con una limitación de las plazas de pie a 2 por metro cuadrado, lo que equivale a un aforo de 35 personas en los autobuses de 10 metros, 44 en los de 12 y 73 en los de 18.[677] Más adelante las plazas de pie se reducirían a 1/6 del total.

- El acceso al autobús se haría por la puerta central.

- Desde el 4 de mayo es obligatorio el uso de la mascarilla en el interior del vehículo.[678]

- Los autobuses cuentan con una mampara protectora en el puesto de conducción.

- Se colocó un dispensador de gel desinfectante de manos en la puerta delantera y central.

- Se estableció la obligación de circular con las ventanillas abiertas.

Como premio a estas medidas, Vitrasa obtuvo el certificado AENOR de buenas prácticas frente al COVID-19[679]. Y el 5 de junio, se anunció la prórroga del contrato con Vitrasa. La prórroga se justificó debido a que con la pandemia, el pliego de condiciones ya no era válido, por lo que no quedaba otro remedio que prorrogar el contrato.[680]

No deja de ser curioso que el ayuntamiento hiciera una maniobra calcada a la que se intentó en 1993, que hubo que desechar, al ser ilegal, al estar el contrato denunciado.[681] Y

---

674 Vitrasa cuenta con un protocolo de actuación frente al coronavirus. (11 de marzo de 2020). Vitrasa. https://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=1076

675 Suspensión pago en metálico debido ao estado de alarma COVID-19. (25 de marzo de 2020). Vitrasa. https://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=1091

676 Medidas de prevención COVID-19. (16 de abril de 2020). Vitrasa. https://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=1094

677 En la Fase 3 ya se puede ocupar el 100% de los asientos. (8 de junio de 2020). Vitrasa. https://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=1116

678 Nuevas medidas COVID19: Uso obligatorio de mascarillas y límite de aforo. (4 de mayo de 2020). Vitrasa. https://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=1102

679 Vitrasa obtiene el certificado de buenas prácticas frente al COVID-19 que proporciona AENOR. (8 de junio de 2020). https://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=1117

680 El Concello de Vigo prorroga la concesión a Vitrasa por cinco años más. (5 de junio de 2020). Vigoé. https://www.vigoe.es/vigo/local/el-concello-de-vigo-prorroga-la-concesion-a-vitrasa-durante-cinco-anos-mas/#:~:text=El%20Concello%20de%20Vigo%20prorroga%20la%20concesi%C3%B3n%20a%20Vitrasa%20por%20cinco%20a%C3%B1os%20m%C3%A1s,-La%20decisi%C3%B3n%20se&text=El%20Concello%20de%20Vigo%20ha,m%C3%A1s%2C%20hasta%20junio%20de%202025.

la CNMC observó que era cierto y que podía ser impugnable.[682] Con todo, se dio por válida, hasta el punto de que el Tribunal Superior de Xustiza de Galicia la aprobó.[683]

La obligación de llevar la mascarilla en el autobús trajo problemas con energúmenos que se negaban a llevarla. Uno de estos llegó a agredir salvajemente a un conductor que le exigió que se la pusiera y que dejara de molestar.[684] Otro le enseñó los genitales al resto de viajeros y agredió al policía que fue a sancionarlo.[685] Ambos acabaron detenidos. Durante el verano se produjeron incidentes menores que obligaron a la policía local a intervenir en distintas ocasiones en los autobuses.

No obstante, los políticos de la oposición vieron en las medidas de seguridad, especialmente en la limitación de aforos, como un ariete contra el alcalde. Las declaraciones llegaron al extremo de llegar a exigir la intervención de Vitrasa por parte del PP ante la incapacidad de la empresa a controlar los aforos.[686] Con todo, durante la crisis solamente se detectaron dos incumplimientos de aforos, en un viaje del H2 con tres viajeros de más[687] y en un viaje del R15 que excedía en 13 viajeros el número permitido, viéndose obligados a desalojarlo.[688]

Para no dejar a la gente tirada en determinados viajes se implantaron una serie de refuerzos en horas punta. Para ponerlos a funcionar, se modificaron distintas jornadas de los conductores, de jornada continua a jornada partida. Los conductores convocaron una huelga e in-extremis se desconvocó, comprometiéndose la empresa a contratar a varios conductores a jornada parcial.[689] Los problemas no acabaron ahí. Y es que la empresa estaba pasando por graves problemas de liquidez, debido a la reducción de los viajeros, cifrada en un 40%, lo que obligaba al Concello de Vigo a compensar económicamente a la empresa. Debido a ello, la empresa no pudo pagar a tiempo la paga extra de Navidad de

---

681 El Concello planea rebajar de 25 a 10 años la concesión del autobús. (18 de diciembre de 2019). La Voz de Galicia. https://www.lavozdegalicia.es/noticia/vigo/2019/02/18/concello-planea-rebajar-25-anos-10-concesion-autobus/0003_201902V18C1995.htm

682 La CNMC reconoció que la prórroga del autobús urbano de Vigo era “impugnable”. (26 de octubre de 2020). ABC. https://www.abc.es/espana/galicia/abci-cnmc-reconocio-prorroga-autobus-urbano-vigo-impugnable-202010261008_noticia.html

683 El TSXG avala la prórroga de la concesión de Vitrasa. (5 de octubre de 2022). Faro de Vigo. https://www.farodevigo.es/gran-vigo/2022/10/05/tsxg-avala-prorroga-concesion-vitrasa-76889746.html#:~:text=El%20Tribunal%20Superior%20de%20Xustiza,Vigo%20en%20junio%20de%202020.

684 Detenido un pasajero de Vitrasa sin mascarilla por agredir a un conductor y a un policía. (16 de junio de 2020). Vigoe. https://www.vigoe.es/vigo/sucesos/detenido-un-pasajero-de-vitrasa-sin-mascarilla-por-agredir-a-un-conductor-y-a-un-policia/

685 Detenido un viajero sin mascarilla que cantó en un bus de Vitrasa y mostró sus genitales al pasaje. (7 de octubre de 2020). La Voz de Galicia. https://www.lavozdegalicia.es/noticia/sociedad/2020/10/07/detenido-viajero-mascarilla-canto-bus-vitrasa-mostro-genitales-pasaje/00031602072741193729142.htm

686 El PP pide al Concello de Vigo que intervenga Vitrasa ante la imposibilidad de ésta de gestionar los aforos de los autobuses. Hermesvigo. http://www.hermesvigo.com/texto-diario/mostrar/2166415/pp-pide-concello-vigo-intervenga-vitrasa-ante-imposibilidad-esta-gestionar-aforos-autobuses

687 Un neumólogo denuncia el exceso de aforo en el autobús al hospital, (1 de octubre de 2020). La Voz de Galicia. https://www.lavozdegalicia.es/noticia/vigo/2020/09/30/neumologo-denuncia-exceso-aforo-autobus-hospital/0003_202009V30C4996.htm

688 La Policía Local solo detectó un autobús de Vitrasa con más aforo del permitido. (17 de noviembre de 2020). La Voz de Galicia. https://www.lavozdegalicia.es/noticia/vigo/vigo/2020/11/17/policia-local-solo-detecto-autobus-vitrasa-aforo-permitido/00031605616967071723825.htm

689 Desconvocada “in extremis” la huelga de Vitrasa prevista para hoy. (1 de diciembre de 2020). Faro de Vigo. https://www.farodevigo.es/gran-vigo/2020/12/01/desconvocada-in-extremis-huelga-vitrasa-25803881.html

2020.[690] El retraso obligó a los conductores a convocar una huelga para el día 29 de diciembre.[691] Días antes, el ayuntamiento pagó 2,2 millones de euros a la empresa, y con ese dinero se pagó la extra, por lo que la huelga tampoco se llevó a cabo.[692]

2.52 Otro cambio de director y de rumbo.

Con la llegada del año 2021, Vitrasa cambiaría de nuevo de director. La nueva dirección la ejercería Carlos González Lozano, quien estuvo al frente del Consorcio de Transportes de Asturias durante 13 años[693]. Con su mandato, la empresa comenzó a intentar reducir la sangría económica ocasionada por la pandemia del COVID-19 a costa de reducir el número de kilómetros que se realizaban.

Por una parte, la empresa reclamó todas las ayudas posibles al Concello, no solo durante la pandemia, también durante 2021, porque el número de viajeros había menguado, por el miedo al contagio, que hacía que mucha gente se trasladara en coche, por la merma del servicio ocasionado por las *frecuencias dinámicas,* por perder el trabajo o por no necesitar acudir presencialmente a él, y sobre todo por las medidas dictadas por la Xunta de Galicia a principios de 2021 consistentes en el cierre de la hostelería y la prohibición de reuniones de no convivientes, además del cierre de los centros comerciales los fines de semana, que ocasionó menos desplazamientos, y por ello, menos viajeros.

Por otra parte, se trató de recortar en la medida de lo posible el servicio. Tras el estado de alarma, las líneas C2, 16 y 24 se quedaron a mitad de frecuencia, desapareciendo además las líneas 20 y 32. El servicio a las playas también lo sufrió, comenzando el 15 de julio, en lugar de a mediados de junio, y limitándose a ampliar la línea C3 en laborables, sin ampliar las líneas 4C y 23.[694]

Quienes lo padecieron fueron los conductores. Las frecuencias dinámicas supusieron una reducción de sus descansos tras la retirada de las regulaciones, que eliminaban los descansos largos en las cabeceras y ampliaban los descansos cortos. Muchas veces esos descansos no se podían disfrutar por las obras, especialmente la de la calle Lepanto, que ocasionaba que los autobuses se quedaran parados más de 20 minutos en Urzáiz en muchas ocasiones. El número de bajas entre la plantilla comenzó a aumentar de forma alarmante, pasando de unas 10 mensuales a superar las 40, debido al estrés que les suponía no poder parar a descansar en jornadas que en algunos casos llegaban a las diez horas. Por esas y otras razones se convocó una huelga, que en principio se

---

690 Vitrasa comunica a su plantilla que no le abonará la paga extra de Navidad. (14 de diciembre de 2020). Vigoé. https://www.vigoe.es/vigo/local/vitrasa-comunica-a-su-plantilla-que-no-le-abonara-la-paga-extra-de-navidad/

691 Los conductores de Vitrasa conovocan una huelga para el día 29. (21 de diciembre de 2020). La Voz de Galicia. https://www.lavozdegalicia.es/noticia/vigo/2020/12/20/empleados-vitrasa-convocan-huelga-dia-29/0003160848296204118951 3.htm

692 Desconvocada la huelga de Vitrasa para mañana al abonarse la paga extra. (28 de diciembre de 2020). Faro de Vigo.https://www.farodevigo.es/gran-vigo/2020/12/28/desconvocada-huelga-vitrasa-abonarse-paga-26803921.html

693 Carlos González Lozano, nuevo director general de Vitrasa. (20 de enero de 2021). Faro de Vigo. https://www.farodevigo.es/gran-vigo/2021/01/20/carlos-gonzalez-lozano-nuevo-director-29529107.html

694 Vitrasa pone en marcha el servicio especial a las playas a partir del 15 de julio. Vitrasa. https://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=1249

realizaría el mes de agosto, concretamente los días 3, 6, 7 y 8, coincidiendo con el festival O Marisquiño.[695]

Como no se llegó a un acuerdo, entre el 4 y el 15 de octubre se convocaron paros parciales, entre las 7:30 y las 9:30, de 13:00 a 15:00 y de 19:00 a 21:00.[696] Para la realización de estos paros, al igual que en la anterior huelga, se establecieron servicios mínimos del 50%, obligando además a terminar los servicios que transcurren durante las horas de paro, pero que comienzan antes. Estos servicios mínimos fueron denunciados[697] y fueron calificados de abusivos, pero con la huelga ya finalizada.[698]

Pero tras la finalización de dichos paros, se convocó una reunión de la que se salió sin acuerdo[699]. Por ello comenzó la huelga más larga que ha conocido Vitrasa.

La huelga comenzó el 19 de noviembre y se realizaría los viernes y sábados, coincidiendo además con el encendido de las luces de Navidad, para señalar la responsabilidad del alcalde de Vigo en el conflicto. Se convertiría en indefinida a partir del 13 de diciembre si no se llega a ningún acuerdo.[700] Los servicios mínimos se establecieron en un 60%

El primer día de huelga comenzó con tensión. La empresa, como en las últimas ocasiones, decidió prescindir del papel de Servizos Mínimos e indicarlo con un rótulo rotativo, y miembros del comité de empresa decidieron colocarlo para señalar a los conductores que no secundaban la huelga por su propia voluntad. La empresa se negó y entonces decidieron bloquear la salida de los autobuses. Se llamó a la policía y tras repetidas advertencias fueron apartados a empujones.[701]

El 27 de noviembre comenzaron las pedradas contra los autobuses. Ese día fueron atacados dos, de la línea C3, uno mientras pasaba por el cementerio de Teis, con una viajera dentro[702], y otro en Samil, mientras se encontraba vacío en su cabecera.[703]

---

695 Entrevista a Manuel Pampillón que hace una valoración de los días de huelga en Vitrasa. (10 de agosto de 2021). Hermesvigo. https://www.hermesvigo.com/texto-diario/mostrar/3089507/entrevista-manuel-pampillon-hace-valoracion-dias-huelga-vitrasa

696 Servicios mínimos: Paros parciales. Vitrasa. https://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=1249

697 El comité de empresa de Vitrasa impugnará los servicios mínimos por considerarlos abusivos. (4 de octubre de 2021). Faro de Vigo. https://www.farodevigo.es/gran-vigo/2021/10/04/comite-empresa-vitrasa-impugnara-servicios-minimos-abusivos-58013153.html

698 El juzgado ve abusivos los servicios mínimos impuestos en la huelga de Vitrasa. (10 de diciembre de 2021). Vigoe. https://www.vigoe.es/vigo/local/el-juzgado-ve-abusivos-los-servicios-minimos-impuestos-en-la-huelga-de-vitrasa/

699 El comité de Vitrasa suspende los paros desde el lunes. (11 de octubre de 2021). Atlántico. https://www.atlantico.net/articulo/vigo/comite-vitrasa-suspende-paros/20211011172151869041.html

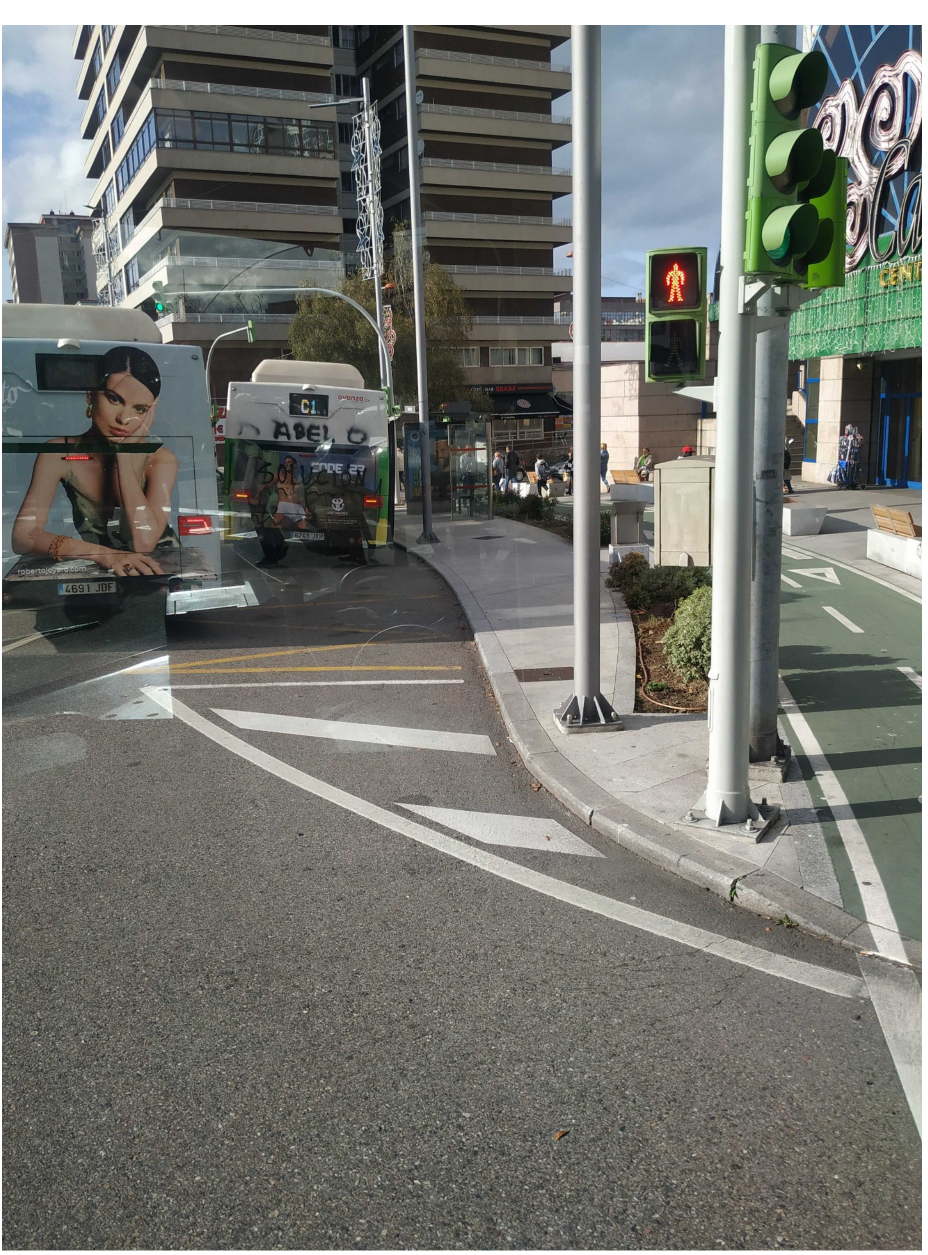
700 Vitrasa anuncia sus servicios mínimos durante la huelga de este viernes y sábado. (18 de noviembre de 2021). Vigoe. https://www.vigoe.es/vigo/local/vitrasa-anuncia-sus-servicios-minimos-durante-la-huelga-de-este-viernes-y-sabado/

701 Tensión en las instalaciones de Vitrasa en el inicio de la huelga. (19 de noviembre de 2021). Atlántico. https://www.atlantico.net/articulo/vigo/tension-instalaciones-vitrasa-inicio-huelga/20211119130918876897.html

702 Lanzan una piedra contra el cristal de un autobús de Vitrasa. (27 de noviembre de 2021). Faro de Vigo. https://www.farodevigo.es/gran-vigo/2021/11/27/lanzan-piedra-cristal-bus-vitrasa-60045744.html

703 Nuevo ataque a un autobús de Vitrasa con piedras que rompieron una luna (29 de noviembre de 2021). La Voz de Galicia. https://www.lavozdegalicia.es/noticia/vigo/2021/11/28/nuevo-ataque-autobus-vitrasa-piedras-rompieron-luna/00031638134939927592749.htm

El 10 de diciembre se produjeron dos nuevas pedradas, una contra un bus de la línea 14, en la zona de Chans, iniciando su primer servicio, y otra a un bus de la línea 15, que pasaba por Samil, con viajeros dentro.[704]



Además de los ataques aquí mencionados, un buen número de unidades fueron pintarrajeadas con el lema "Abel Solución"

El 11 de diciembre se produjo un ataque contra un bus de la línea 8 mientras bajaba por Falcoido.[705]

El 14 de diciembre además de dos autobuses atacados (uno que se incorporaba al servicio del 11 por Roteas y otro que se incorporaba al C3), aparecieron varias patatas con clavos incrustados en las paradas, con el objetivo de pinchar las ruedas de los autobuses que se acercaran[706]

El 15 de diciembre fueron tres los autobuses atacados, uno en Xestoso, de la línea 15, otro de la línea 14 en Chans, ambos con viajeros, y

704 Vitrasa denuncia dos nuevos ataques a sus autobuses. (10 de diciembre de 2021). Faro de Vigo. https://www.farodevigo.es/gran-vigo/2021/12/10/vitrasa-denuncia-nuevos-ataques-autobuses-60529489.html

705 Vitrasa vuelve a denunciar otro ataque a un autobús y denuncia un conflicto “desproporcionado”. (13 de diciembre de 2021). Vigohoy. https://vigohoy.es/vitrasa-vuelve-a-denunciar-otro-ataque-a-un-autobus-y-denuncia-un-conflicto-desproporcionado/

706 La tensión en Vitrasa aumenta: dos nuevos vehículos dañados. (14 de diciembre de 2021). Atlántico. https://www.atlantico.net/articulo/vigo/tension-vitrasa-aumenta-nuevos-vehiculos-danados/20211214224212882358.html

un tercero en las proximidades de la base de Vitrasa, mientras se incorporaba a la línea U2.[707]

El 16 de diciembre sucedió otro ataque, contra un autobús que se incorporaba a la línea C3 por Antonio Palacios. Ese día, Vitrasa anunció acciones legales por todos estos incidentes, además de expedientes disciplinarios en los casos en los que se sabe quienes fueron los autores.[708]

Tras la denuncia, los ataques a los autobuses cesaron, siendo atacado uno de la línea C3 a su paso por la Avenida de Redondela el 20 de diciembre, cuando dos encapuchados asaltaron el bus, rociaron la luna delantera con un spray y le rompieron los limpiaparabrisas.[709]

Finalmente, el 27 de diciembre se suspendió la huelga, para solicitar una mediación. Cabe destacar que ni Vitrasa ni el ayuntamiento de Vigo quisieron recibir a la representación sindical, a pesar de las campañas que organizaron para exigir la mediación del alcalde en el conflicto. Ese día, determinadas líneas vieron recortado su itinerario o su frecuencia, siguiendo con los horarios de servicios mínimos[710], debido a los efectos de la pandemia del COVID-19, cuando un contagio masivo obligó a decenas de conductores a guardar cuarentena en su casa.[711]

2.53 – Las heridas del COVID no quieren cicatrizar.

Durante 2022 se fueron recuperando los servicios perdidos, entre el 3 y 24 de enero se fueron restableciendo los servicios, excepto la línea C2 y la línea 8, que acabaría en la Plaza de América. El 12 de abril de 2022, esta última línea se fusionaría con la línea 9A, creando la nueva línea A.[712]

Pero el número de viajeros no aumentaba demasiado, lo que hacía inviable el servicio si el Concello no se hacía cargo de las pérdidas. En marzo se anunció la intención de la empresa de bajar el sueldo a los empleados un 30% en 2022 y un 14% en 2023.[713] Además, también se incluirá un aumento de jornada a los conductores, mediante la inaplicación del convenio colectivo, una medida permitida desde la reforma laboral de 2010 y ampliada en la reforma laboral de 2012, que permite inaplicar el convenio colectivo

---

707 Vitrasa denuncia tres ataques más a la flota. (16 de diciembre de 2021). Atlántico. https://www.atlantico.net/articulo/vigo/vitrasa-denuncia-ataques-mas-flota/20211216222647882771.html

708 Vitrasa emprende acciones legales por los ataques a buses. (17 de diciembre de 2021). Atlántico. https://www.atlantico.net/articulo/vigo/vitrasa-emprende-acciones-legales-ataques-buses/20211217223230882943.html

709 Vitrasa denuncia el ataque a un bus por dos encapuchados. (20 de diciembre de 2021). Atlántico. https://www.atlantico.net/articulo/vigo/vitrasa-denuncia-ataque-bus-encapuchados/20211221232054883726.html

710 Denuncian reducción “de líneas y frecuencias” en Vitrasa tras concluir la huelga. (30 de diciembre de 2021). Metropolitano.gal https://metropolitano.gal/enfoque/denuncian-reduccion-de-lineas-y-frecuencias-en-vitrasa-tras-concluir-la-huelga/

711 Vitrasa busca conductores tras sufrir el mayor número de bajas de su historia. (3 de enero de 2022). Vigoé. https://www.vigoe.es/vigo/local/vitrasa-busca-conductores-tras-sufrir-el-mayor-numero-de-bajas-de-su-historia/

712 Línea A (Aeropuerto – Vialia – Universidad). Vitrasa.es https://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=1403

713 Vitrasa busca “garantizar su supervivencia” con una reducción salarial del 30% y más jornada laboral. Vigoé. https://www.vigoe.es/vigo/local/la-plantilla-de-vitrasa-denuncia-que-la-empresa-quiere-bajarles-el-sueldo-un-30/

de forma temporal si la empresa atravesaba dificultades. Para poder tomar esa medida, se necesita un acuerdo con los representantes de los trabajadores, y en su defecto, con un árbitro judicial. Como los representantes de los trabajadores se negaron a firmar, se llevó a arbitraje, con una sentencia en contra de la empresa, que censuraba que pretendiera hacer pagar al personal unas pérdidas que estaban reclamadas al Concello de Vigo mediante un contencioso.[714]

Si bien la empresa anunció que iba a recurrir el fallo[715], tras el mismo, los representantes de los trabajadores aprovecharon para retomar las negociaciones del convenio colectivo, caducado desde 2020. Y en este caso la empresa aprovechó para intentar bajar el sueldo por esta vía, aprobando unas tablas salariales más reducidas.

Como la negociación en estos términos es imposible, los representantes de los trabajadores anunciaron la convocatoria de paros parciales, que iban a comenzar en octubre, pero por un defecto de forma, comenzaron el 2 de noviembre.[716]

Dichos paros afectan a todos los turnos y a todas las secciones de la empresa, tanto a conductores, personal de taller y oficinas. Los paros consistían en una hora en cada turno de trabajo, los lunes, miércoles y viernes. Los servicios mínimos quedaron fijados en un 20%, pero por la denuncia de incumplimiento al obligarles a terminar los viajes que estén realizando a la hora de comienzo de los paros, se ampliaron en media hora.[717]

Al no existir avance alguno en la negociación los paros siguen, y durante las fechas navideñas pasan a realizarse entre las 18:30 y las 20:30, debido a la mayor afluencia de viajeros a esa hora por las fiestas navideñas.[718]

No obstante, debido a la crisis, el Gobierno de España anunció una bonificación a los usuarios del transporte público, consistente en la rebaja del 30% del billete bonificado, ampliable al 50% por parte de las administraciones responsables del servicio. El Concello de Vigo se acogió a la bonificación, desde septiembre de 2022, y para enero de 2023 ha renovado su compromiso, ampliándola al 50%[719]

---

714 El laudo arbitral rechaza el "descuelgue salarial en Vitrasa y censura que quiera hacer pagar las pérdidas al personal. (5 de julio de 2022). Europapress. https://www.europapress.es/galicia/noticia-laudo-arbitral-rechaza-descuelgue-salarial-vitrasa-censura-quiera-hacer-pagar-perdidas-personal-20220705183719.html

715 La plantilla de Vitrasa avisa de que la empresa quiere recurrir el laudo contra la bajada de sueldos. (8 de julio de 2022). Vigoé. https://www.vigoe.es/vigo/local/la-plantilla-de-vitrasa-avisa-de-que-la-empresa-quiere-recurrir-el-laudo-contra-la-bajada-de-sueldos/

716 El comité de Vitrasa pospone los paros hasta el 2 de noviembre. (20 de octubre de 2022). El Español. https://www.elespanol.com/treintayseis/articulos/actualidad/el-comite-de-vitrasa-pospone-los-paros-hasta-el-2-de-noviembre

717 Los paros de Vitrasa se alargan y serán de hora y media. (26 de noviembre de 2022). Atlántico. https://www.atlantico.net/articulo/vigo/paros-vitrasa-alargan-seran-hora-media/20221125232513953473.html

718 Servicios mínimos paros parciales, del 23 de diciembre al 4 de enero de 2023.: Lunes, miércoles y viernes. https://www.atlantico.net/articulo/vigo/paros-vitrasa-alargan-seran-hora-media/20221125232513953473.html

719 El Vitrasa baja de precio con la PassVigo: estas son las nuevas tarifas. (31 de diciembre de 2022). Faro de Vigo. https://www.farodevigo.es/gran-vigo/2022/12/31/vitrasa-baja-precio-passvigo-son-80537200.html

3. Las líneas de Vitrasa

Las líneas de Vitrasa fueron evolucionando con el transcurso de los años. El primer día de funcionamiento, el 31 de julio de 1968, se pusieron en marcha las líneas 1, 2, 3 y 4 y un Servicio Especial entre el Calvario y Samil por P.Sanz, Pi y Margall y Tomás Alonso con frecuencias de 10' entre las 10 y las 15, de 18' entre las 15 y 18 horas y de 15' entre las 18 y 20:30.

V.I.T.R.A.S.A.

AVISO AL PUBLICO

A partir del miércoles, día 31-7-68, se inicia el transporte urbano de Vigo, con las siguientes líneas y horarios provisionales.

ITINERARIOS

LINEA N.º 1

PUENTE CABRAL.—Cabral - Barreiro - La Granja - Pardeiña - Seijo - Calvario - Pizarro - Residencia - Gran Vía - Travieses - Avda. La Florida - San Andrés de Comesaña - Cruce Samil - Cruce Coruxo - ESTACION CORUJO.

HORARIO: 6.30 a 23.00 con frecuencia de 30 minutos.

LINEA N.º 2

CABRAL.—Barreiro - La Granja - Pardavila - Seijo - Calvario - José Antonio - Colón - Plaza Compostela - Náutico - Embarcadero - Ribera - Orillamar - Barreras - Bouzas - ALAMEDA DE BOUZAS.

HORARIO: 5.30 a 6.30 con frecuencia de 30 minutos.
6.30 a 22.00 con frecuencia de 12 minutos.
22.00 a 24.00 con frecuencia de 30 minutos.

LINEA N.º 3

SEIJO.—Calvario - José Antonio - Policarpo Sanz - Plaza del Capitán Carreró - Paseo de Alfonso XII - General Aranda - Peniche - Travieses - Castrelos - BALAIDOS.

HORARIO: De 5.30 a 6.30 con frecuencia de 20 minutos.
6.30 a 22.00 con frecuencia de 12 minutos.
22.00 a 24.00 con frecuencia de 30 minutos.

LINEA N.º 4

ARAGON.—Calvario - José Antonio - Policarpo Sanz - Plaza del Capitán Carreró - Paseo de Alfonso XII - General Aranda - Peniche - TRAVIESAS.

HORARIO: De 5.30 a 6.50 con frecuencia de 20 minutos.
6.50 a 22.00 con frecuencia de 12 minutos.
22.00 a 24.00 con frecuencia de 30 minutos.

SERVICIO ESPECIAL PLAYA DE SAMIL

CALVARIO.—José Antonio - Colón - Capitán Carreró - Calvo Sotelo - Alfonso XII - General Aranda - Peniche - Tomás Alonso - SAMIL.

HORARIO: De 10.00 a 15.00 con frecuencia de 10 minutos.
15.00 a 18.00 con frecuencia de 18 minutos.
18.00 a 20.30 con frecuencia de 15 minutos.

DOMINGOS Y DIAS FESTIVOS

SERVICIO CONTINUO

Todos los regresos se realizarán por el mismo itinerario.

Las primeras líneas de Vitrasa... Imagen: Faro de Vigo, 31 de julio de 1968, p.6

El 17 de agosto de 1968 se inauguró la línea 6, con servicio gratuito el primer día.

El 8 de septiembre de 1968[720] se inaugurarían las líneas 7, 8 (con frecuencia inicial de 60'), 9 (empezaba en Catro Pontes), 10 y 11, y además la línea 2 pasaría a inicial el recorrido en el Liceo, y la línea 3 pasaría a hacer recorrido circular por Aragón, Avenida Aeroporto, Cantabria, Ramón Nieto y Urzáiz, por las dificultades existentes para maniobrar en su cabecera en el Seixo (en Ramón Nieto, entre las calles Jenaro de la Fuente y Cantabria).

En octubre de 1968[721] se inauguraron las líneas M2 y M4, y una línea M1 con el siguiente recorrido: Berbés – C.Castillo – Colón – G.Barbón – Alfonso XIII – G.Via – Brasil – Santo Domingo – Condesa Casa Bárcena – Pizarro – Puerto Rico – Venezuela – T.Leal – Placer – Progreso – Doutor Cadaval – Carral – Berbés.

El 3 de noviembre de 1968[722] se inauguraron las líneas 5, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20 y 21. Además, la línea 8 pasó a realizar cuatro viajes en todo el día y pasó a ir por García Barbón – Montero Ríos y Berbés en lugar de ir por Pizarro y Gran Vía, y la línea M1 pasó a ir desde Coia al Areal por Camelias. El servicio en las nuevas líneas fue gratuito en el primer día. Nótese que entre las líneas 5, 8 y del 12 al 19 hacían frecuencia combinada de 60' en Catro Pontes, Garrida, Estomada, Puxeiros y Requeixo.

En pleno del 26 de noviembre de 1968[723], se decidió que la línea M1 discurriera por Pi y Margall en lugar de por Camelias, lo que generó protestas por parte de los vecinos. También se deja claro que la línea 20, a pesar de ser circular (Beade-Beade) solo se realiza en el tramo de As Travesas porque el estado de la carretera que pasa por

720 V.I.T.R.A.S.A. Inauguración de servicios (7 de septiembre de 1968). Faro de Vigo. p.7
721 Nuevas líneas de microbuses (18 de octubre de 1968). Faro de Vigo. p.9
722 V.I.T.R.A.S.A. Inauguración de servicios. (2 de noviembre de 1968). Faro de Vigo. p.7
723 Obras en diversas calles y proyectos de otras. (27 de noviembre de 1968). Faro de Vigo. p.7

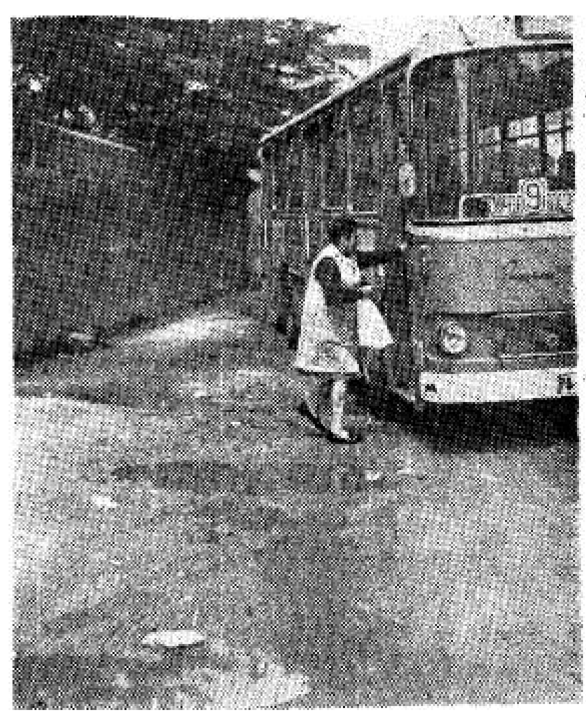
Bembrive y Bagunda dejaba mucho que desear, y que mientras no se reparara, no se iba a prestar ese servicio. También se aprobó la línea M5 por petición de los vecinos de Sárdoma, dado que se prohibieron los taxis piratas que operaban en dicha parroquia.

Pero tras la supresión de los tranvías, el 31 de diciembre de 1968, existía un problema, y es que Chapela se quedaba sin servicio de transporte urbano. Por ello, el 25 de enero de 1969, la línea 9 se prolongaba a Chapela.[724]

El 19 de marzo de 1969[725] se inaugurarían las líneas M2 y M3 con el siguiente recorrido:

M2: Berbés – G.Olloqui – Colón – G.Barbón – Alfonso XIII – Lepanto – Gran Vía – Brasil – Santo Domingo – Condesa Casa Bárcena – Pizarro – Gran Vía – Venezuela – Pilar – Taboada Leal – Ronda de Don Bosco – Placer – Progreso – Doutor Cadaval – Carral – Berbés (mismo recorrido que llevaba antaño el M1)

M3: Areal – Colón – P.Sanz – Falperra – Cachamuíña – Placer – Progreso – María Berdiales – Gran Vía – Pizarro – V.Varela – Ecuador – México – Urzáiz – Areal.


El Vitrasa se ampliaría a Chapela para sustituir el servicio de los tranvías a la Avenida del Generalísimo (actual Avenida de Vigo), en la foto, realizada en 1974, vemos el estado de la avenida en aquellos años. Imagen: Faro de Vigo, 31 de mayo de 1974, p.16

En marzo de 1969 se inauguró la línea 23, dado que la zona de la Florida quedaba bastante desatendida tras la desaparición de los tranvías. Otra zona que quedaba desatendida es la de Saiáns, para lo cual se creó un servicio especial el 31 de mayo de 1969, con una frecuencia de 80 minutos en horario partido de mañana y tarde y 12 expediciones. La línea no tenía número, dado que era un servicio provisional.[726]

En pleno del 27 de junio de 1969[727] se ideó establecer un servicio especial entre Muíños y la Puerta del Sol, este servicio se iniciaría el 7 de julio, también sin número, con 12 salidas de Muíños y 13 de la Porta do Sol, con frecuencia de 40 minutos entre las 7 y las 9, las 12:40 y las 15 y las 18:20 a 20:40, que era las horas en las que operaba[728]. Esta era la segunda línea que atendía al naciente polígono de Coia, hasta entonces atendida solo con la línea M1.

Pero las líneas de microbús no eran muy rentables, por ello, en el pleno, se propuso la fusión de las líneas M2 y M3 en una única línea, argumentando que “la nueva línea no perjudicaría a los vecinos, y aunque no pase por todos los puntos, la distancia a recorrer

724 V.I.T.R.A.S.A. Servicio a Chapela. (24 de enero de 1969). Faro de Vigo. p.7
725 V.I.T.R.A.S.A. Inauguración de servicios de circulación microbuses. (19 de marzo de 1969). Faro de Vigo. p.10
726 V.I.T.R.A.S.A. Servico a Sayanes (29 de mayo de 1969). Faro de Vigo. p.10
727 El alcalde no tiene terrenos en Torre-Cedeira. (28 de junio de 1969). Faro de Vigo. p.10
728 V.I.T.R.A.S.A. Servicio provisional. (6 de julio de 1969). Faro de Vigo. p.8

será unos 100 y 200 metros, y por Urzáiz pasan autobuses continuamente". La reestructuración se hizo efectiva el 10 de agosto de 1969, quedando la línea M2 con el siguiente itinerario:[729]

IDA: Berbés – Reconquista – Colón – Ronda Don Bosco – María Berdiales – Paraguay – Vázquez Varela – Pza.Santa Rita
VUELTA: Pza.Santa Rita – Pizarro – México – Ecuador – Joaquín Loriga – Ronda Don Bosco – Velázquez Moreno – Marqués de Valladares – Carral – Berbés.

Tabla de líneas definitivas del año 1969:

LÍNEA	Recorrido	Frec.Lab.
1	Cabral – R.Nieto – Urzáiz – Pizarro – G.Via – Florida – Est.Coruxo	30'
2	Cabral – R.Nieto – Urzáiz – Colón – M.Ríos – Beiramar – Bouzas	12'
3	Seixo – Urzáiz – Colón – P.Sanz – L.Mora – Fragoso – Balaídos	12'
4	Aragón – Urzáiz – P.Sanz – L.Mora – Pza.América	12'
5	Catro Pontes – S.Badía – G.Barbón – Urzáiz – Aeroporto– Requeixo	4 viajes
6	Candeán – Urzáiz – P.Margall – Coruña – Castrelos - Matamá	30'
7	Cmt.Teis – S.Badía – G.Barbón – Colón – Beiramar – Bouzas	15'
8	Catro Pontes – Trv.Vigo – Pizarro – G.Via – Avda.Castrelos - Garrida	4 viajes
9	Chapela – S.Badía – P.Sanz – P.Margall – T.Alonso – Bouzas	15'
10	A Guía – S.Badía – P.Sanz – Camelias – Castrelos – Pereiró	15'
11	Vulcano - E.Lorenzo – G.Barbón – Pta.Sol	8'
12	Estomada – Canido – Samil – T.Alonso – P.Sanz – Berbés – Coruña – Avda.Castrelos – Garrida	4/5 viajes
13	Estomada – Canido – Samil – T.Alonso – P.Sanz – G.Via – Avda.Madrid – Puxeiros	4 viajes
14	Estomada – Canido – Samil – T.Alonso – P.Sanz – Urzáiz – Aeroporto – Requeixo	4 viajes
15	Catro Pontes – G.Barbón – P.Sanz – T.Alonso – Samil – Canido– Estomada	4 viajes
16	Garrida – Avda.Castrelos – Coruña – Berbés – Montero Ríos – Urzáiz – Avda.Madrid – Puxeiros	4 viajes
17	Garrida – Avda.Castrelos – Coruña – Berbés – Montero Ríos – Urzáiz – Aeroporto – Requeixo	4 viajes
18	Puxeiros – Avda.Madrid – G.Via – Urzáiz – Pontevedra – Areal – Colón – Urzáiz – Aeroporto – Requeixo	4/5 viajes
19	Catro Pontes – G-Barbón – Urzáiz – G.Via – Avda.Madrid – Puxeiros	4 viajes
20	Beade – Avda. Castrelos – Coruña – Beiramar – Náutico	60'

729 V.I.TR.A.S.A. Aviso al público. Línea M-2. Berbés-San Roque. (8 de agosto de 1969). Faro de Vigo. p.7

21	Buenos Aires – Trv.Vigo – Pizarro – G.Via – Pz.América	20’
22	Cabral – R.Nieto – Urzáiz – P.Sanz – P.Margall – T.Alonso – Bouzas	
23	Trv.Vigo (Fenosa) – Urzáiz – P.Sanz – P.Margall – Florida	20’
	Muiños – Castelao – López Mora – Pi y Margall - Pta.Sol	12 viajes
	Saiáns – Camposancos – Florida – L.Mora – Pi y Margall – Pta.Sol	12 viajes
M1	Polígono Coia – Castelao – Camelias – P.Sanz – Oporto - Areal	60’
M2	Berbés – P.Sanz – M.Berdiales – Paraguay – V.Varela – Berbés (vuelta por Pizarro – México – Ecuador – J.Loriga – V.Moreno – M.Valladares – Carral y Berbés)	
M4	C.González – G.Via – Urzáiz – Pta.Sol	
M5	Sárdoma – E.Pardo Bazán – G.Via – Urzáiz – Pta.Sol	

El 20 de marzo de 1972 se anunciaron dos mejoras:

- La línea M1 se ampliaría a la Plaza del Cristo de la Victoria, antes no llegaba hasta ahí.
- La línea de Muíños circularía los festivos con 7 salidas de cada cabecera.[730]

Además, según cuenta una carta al director, la línea 4 pasó a tener una frecuencia “real” de 20 minutos, aunque oficialmente seguía siendo de 12.[731]

En el pleno del 28 de agosto de 1972 se hizo una propuesta al pleno para modificar las líneas M1 y M2[732]. La M1 pasaría a ir por Camelias en lugar de ir por Pi y Margall y la línea M2 se ampliaría al Instituto Social de la Marina desde el Berbés. Fueron rechazadas, y uno de los concejales manifestó que los microbuses de la línea M2 no cumplían el horario, dado que tienen que salir cada 10 minutos y lo hacían cada 15. Además los microbuses eran más caros, y por tanto lo que había que hacer era llevar una línea de autobuses que era más barato cara el público.



El microbús de la línea M2 en su cabecera en la Plaza de Santa Rita. Imagen: Faro de Vigo. 31 de octubre de 1973. p.16

El 25 de enero de 1974 se ampliaron las líneas 4 y 11[733]:

- La línea 4 desde la Plaza de América ampliaría su recorrido por Castelao, Redondela y Baiona (hasta el Centro de

730 V.I.T.R.A.S.A. Aviso al público. (16 de marzo de 1972). Faro de Vigo. p.11
731 Carta al director. Deficiencias en los servicios de autobuses a la calle Aragón y San Juan del Monte. (18 de noviembre de 1972). Faro de Vigo. p.7

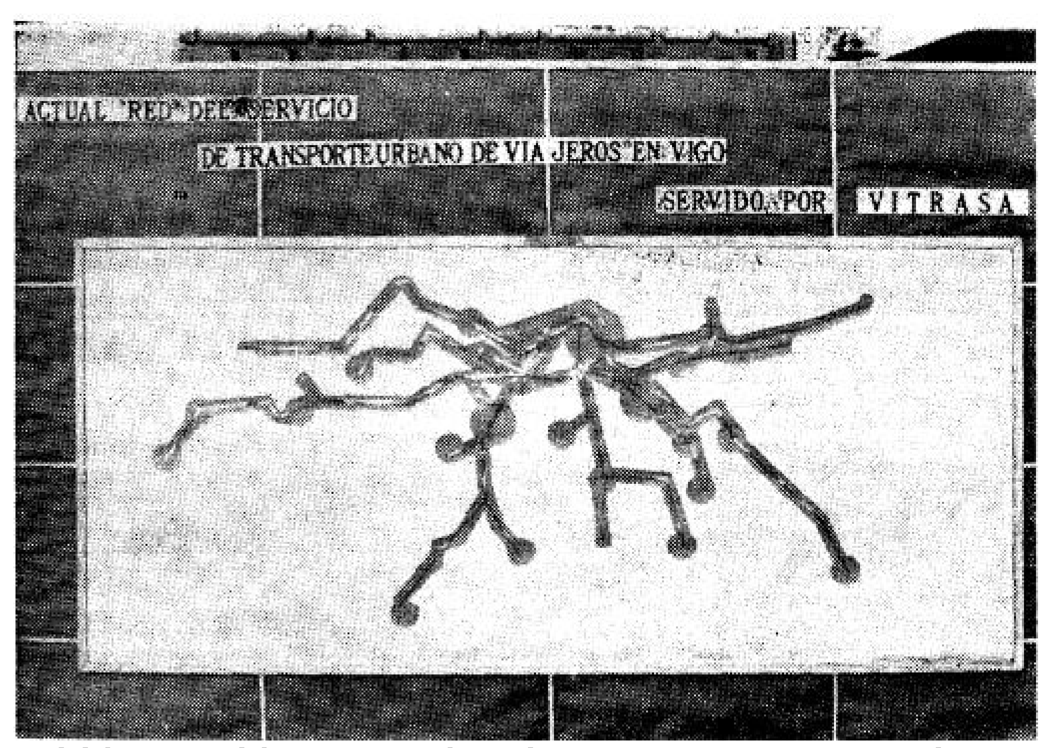
Formación Profesional), y tendría una frecuencia de 20 minutos, con un periodo entre las 8:15 a 11:00 cada 30 minutos.
- La línea 11 desde la Puerta del Sol se ampliaría por Paseo de Alfonso XII, Camelias, Pza.América, Coruña, Lalín, Estrada. La frecuencia sería de 15 minutos excepto entre las 8:15 y 11:00 que sería de 30 minutos.

Con estas dos ampliaciones se suprimiría la línea M1.

Posteriormente, el 31 de marzo de 1974 se creó una nueva línea, que no tenía número y que se denominaría como Babío – Pza.División Azul.[734] Su recorrido era:

Babio – Carretera Castrelos (actuales Seixo-Portoloureiro-Costa) – Pastora – Carmen – Gran Vía – Hispanidad – Camelias – Pza.Rei.

Este servicio tenía 10 expediciones desde ambas cabeceras. Con esto se consigue prestar servicio a la parroquia de Castrelos, que carecía de él y era bastante solicitado.



Red del servicio del transporte urbano de Vigo en 1974. Imagen: Faro de Vigo

El 15 de septiembre de 1975 se habló de fijar el primer carril-bus de la ciudad, que discurriría por Urzáiz y Colón, a modo de ensayo, debido al cada vez más abundante tráfico existente en ambas calles.

732 Rechazada la propuesta de “Vitrasa” para ampliar las líneas de microbuses M-1 y M-2. (29 de agosto de 1972). Faro de Vigo. p.11
733 V.I.T.R.A.S.A. Inauguraciones y modificaciones del servicio. (23 de enero de 1974). Faro de Vigo. p.11
734 VI.T.R.A.S.A. Línea Babio-Plaza de la División Azul, servicio provisional. (31 de marzo de 1974). Faro de Vigo. p.10

El 29 de octubre de 1975[735] se presentó una modificación de líneas que afectaría a la parroquia de Candeán, y que consistiría en:

- Modificar el itinerario de la línea 6, pasando a ir a Peinador en vez de subir a la iglesia.
- Modificar el itinerario de las líneas 5, 14, 17 y 18, pasando a realizar el recorrido a la iglesia de Candeán, estudiándose una ampliación a Rabadeira.
- Creación de un servicio al zoo de A Madroa los sábados y festivos en las horas de mayor afluencia de público. Se harían 5 servicios ambos días, excepto los días de lluvia, que acabarían en la iglesia de Candeán.



Autobús de la línea 6 con el nuevo recorrido de Peinador a Matamá, subiendo Urzáiz. Imagen: Faro de Vigo, 11 de septiembre de 1980, p.17

Estas ampliaciones se pusieron en práctica el 1 de abril de 1977. Ese mismo día, la línea 11 se prolongaba al cementerio de Bouzas, por Cangas, Tomás Paredes y Porriño (antes acababa en la calle Marín) con frecuencia de 15 minutos excepto los festivos hasta las 11 que circulaba cada media hora.[736]

Ese mismo día, la línea 1 se ampliaba en viajes alternos (cada hora) a la iglesia de Cabral, por la Avenida de Santa Mariña.

---

735 Candeán, satisfacción por las prometidas mejoras del transporte urbano. (30 de octubre de 1975). Faro de Vigo. p.13
736 V.I.T.R.A.S.A. Inauguraciones y modificaciones del servicio.

El 15 de junio de 1978 se prolongarían dos líneas:[737]

- La línea 6 se prolongaría a la Praza de San Mauro en lugar de acabar en el actual cruce de la Rúa da Revolta con Canteiros.
- La línea 21 se prolongaría desde la Praza de América por Castelao y Porriño (vuelta por Baiona y Redondela) hasta el cementerio de Bouzas. La frecuencia pasaría a ser de 30 minutos laborables y sábados por la mañana y los sábados por la tarde y festivos no circularía.

En 1978 las líneas serían éstas[738]: (falta la línea a Porto y la de Moledo, seguramente por error)

LÍNEA	RECORRIDO	F.LAB	F.FES
1	Cabral (Igrexa/Ponte en expediciones alternas) – Pizarro – G.Via – Florida – Est.Coruxo	30’	30’
2	Cabral – Urzáiz – Beiramar – Bouzas	14’	20’
3	Seixo – Urzáiz – Pi y Margall – Castrelos – Balaídos	20’	20’
4	Aragón – Urzáiz – Pi y Margall – Castelao – Coia	20’	20’
5	Igrexa Candeán – Urzáiz – G. Barbón – Catro Pontes	240’	240’
6	Peinador – Urzáiz – Pi y Margall – Coruña – Castrelos – Matamá	30’	30’
7	Cmt.Teis – G.Barbón – Beiramar – Bouzas	20/30’	30’
8	Garrida – Castrelos – Coruña – Beiramar – G.Barbón – C.Pontes	240’	240’
9	Chapela – G.Barbón – P.Margall – T.Alonso – Bouzas	14’	16/30’
10	A Guía – G.Barbón – Camelias – Fragoso – Pereiró	15’	15’
11	Vulcano – G.Barbón – Camelias – Castelao – Coia	15’	15’
12	Estomada – Samil – P.Margall – M.Ríos – Castrelos – Garrida	240’	240’
13	Estomada – Samil – P.Margall – G.Via – Puxeiros	240’	240’
14	Estomada – Samil – P.Margall – Urzáiz – Igrexa Candeán	240’	240’
15	Estomada – Samil – P.Margall – G.Barbón – Catro Pontes	240’	240’
16	Garrida – Castrelos – Coruña – Beiramar – G.Via – Puxeiros	240’	240’
17	Garrida – Castrelos – Coruña – Urzáiz – Candeán Igrexa	240’	240’
18	Puxeiros – G.Via – Pontevedra – Colón – Urzáiz – Candeán Igrexa	240’	240’
19	Puxeiros – G.Via – G.Barbón – Catro Pontes	240’	240’
20	Beade – Castrelos – Beiramar – Náutico	30-60’	30’
21	Trv.Vigo (Caños) – Pizarro – G.Via – Pz.América	20’(j/p)	
22	Cabral – Urzáiz – P.Margall – T.Alonso – Avda.Atlántida	14’	14’

737 V.I.T.R.A.S.A. Modificaciones del servicio. (14 de junio de 1978). Faro de Vigo. p.16
738 CONCELLO DE VIGO. *Callejero oficial de Vigo. Ediciones López Masegosa. 1978.*

23	Trv.Vigo (Caños) – Urzáiz – P.Margall – Florida (Caramuxo)	20’	20’
	Pta.Sol – P.América – Castelao – Muíños	40-60’	7 viajes
	Bembrive – Avda.Madrid – G.Via – Náutico	60’(j/p)	
	Bembrive – Moledo – P.Bazán – G.Via – Pta.Sol		6/7 viajes
M2	Berbés – Reconquista – M.Berdiales – Paraguay – Pza.Santa Rita	15’	15’
M4	C.González – G.Via – Pta.Sol	10’	15’
M5	Sárdoma (Laxe) – Miraflores – M.Alcedo – Falperra – Pta.Sol	40’	40’

El 6 de agosto de 1979 se producirían los siguientes cambios:[739]

- La línea 2 se prolongaría por Tomás Paredes y Porriño hasta el cementerio, entre las 8 y 20 horas. Los sábados por la tarde y los festivos no se prolongaría.
- La línea 6 dejaría de ir por la Avenida de Castrelos, yendo por Avenida del Alcalde Portanet y Fragoso en ambos sentidos.
- La línea 22 se prolongaría desde Cabral al Cementerio de Puxeiros y desde Bouzas a Alcabre.
- Y además se establecería una nueva línea entre el Freixo por Matamá, Avenida de Castrelos, López Mora, Pi y Margall y Puerta del Sol. Tendría dos salidas por la mañana de Freixo y dos de la Puerta del Sol a las 11 y 20 horas. No funcionaría los sábados por la tarde ni los festivos.

El 12 de octubre[740] se produjeron estos dos cambios:

- La línea de Encarnación a Canido (de la Empresa de los Hermanos Martínez) acabaría en la plazoleta existente al final de la Carretera Cortada.
- Las líneas 12, 13, 14 y 15 llegarían a Senra de Arriba, prolongando su recorrido de Estonada (mal llamado Estomada, por cierto).

Y el 20 de octubre[741] se prolongaría la línea de Plaza de la División Azul – Babío, por una parte llegará a Venda y Porto y por otra, pasaría a ir por Regueiro – Camelias – Romil – Policarpo Sanz.

El 25 de noviembre[742] se inauguró la línea M6, con el siguiente recorrido:

Marqués de Valladares (frente auditorio Caja de Ahorros), Colón, Urzáiz, Gran Vía, Baixada Castaño, Salgueira, Mantelas, Gran Vía, Urzáiz, Colón, Pontevedra, Marqués de Valladares. La frecuencia de este servicio sería de 40 minutos todos los días.

El 7 de enero de 1980, la línea del Náutico a Bembrive se ampliaría a Chans y acabaría en Marqués de Valladares, frente al auditorio de la Caja de Ahorros.[743]

---

739 VITRASA. Aviso de modificación de líneas. (5 de agosto de 1979). Faro de Vigo. p.12
740 VITRASA. Aviso de modificación de líneas. (11 de octubre de 1979). Faro de Vigo. p.18
741 VITRASA. Modificación del servicio. (20 de octubre de 1979). Faro de Vigo. p.16
742 VITRASA. Inauguración de servicio. (24 de noviembre de 1979). Faro de Vigo. p.16
743 V.I.T.R.A.S.A. Modificaciones del servicio (5 de enero de 1980). Faro de Vigo. p.18

A finales de 1981 se conoció que el ayuntamiento tenía en estudio la modificación de la red de líneas, convirtiéndose la mayoría de ellas en líneas radiales, es decir, acabando en el centro, dado que se ha detectado que un 70% de los viajeros no pasan del centro, y solo un 2% se recorría las líneas de extremo a extremo. Existirán varias líneas longitudinales, pero con menor frecuencia.

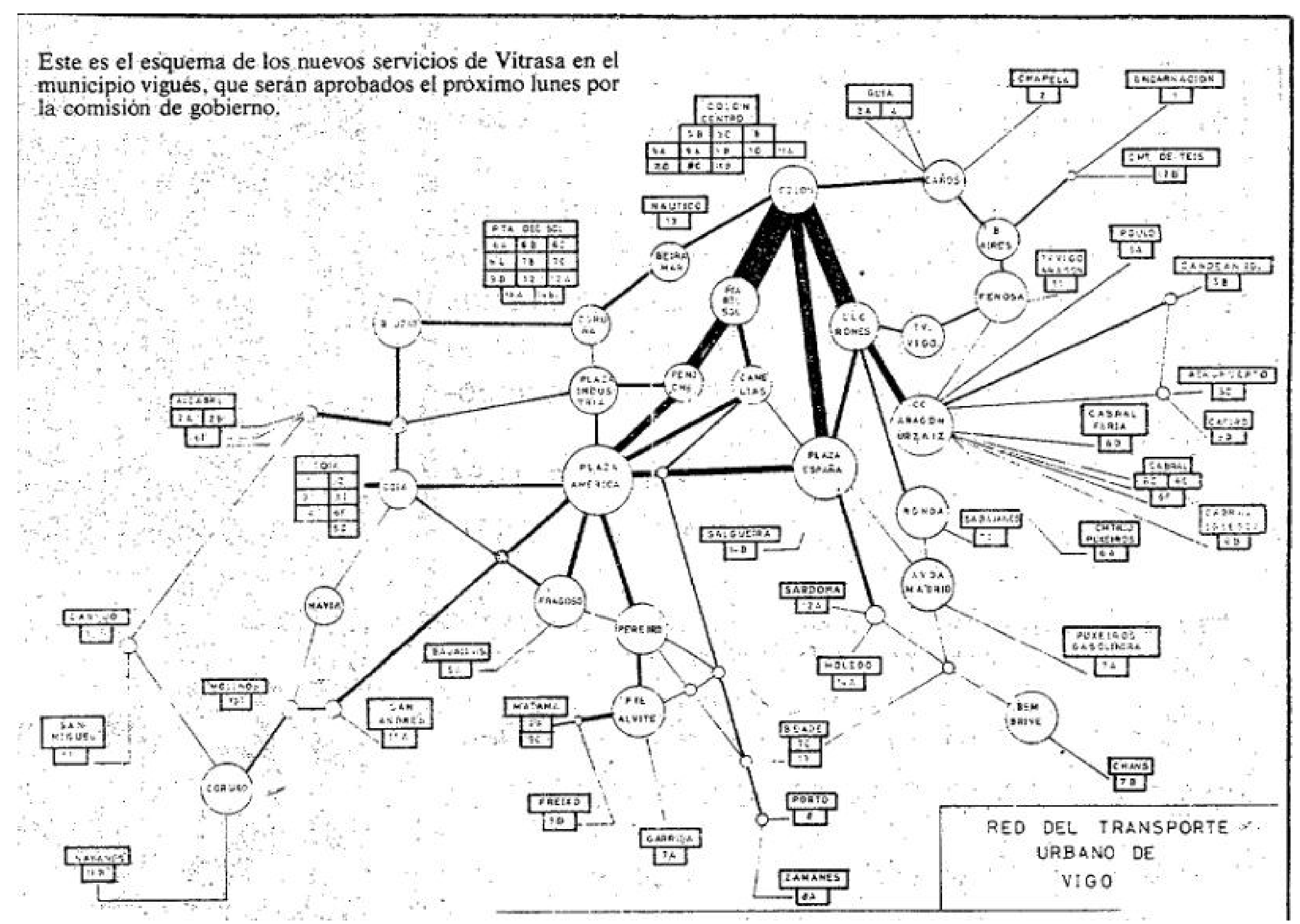
El 12 de septiembre de 1982 la línea 4 pasó a ir por Camelias, y el 11 por Pi y Margall, es decir, se intercambiaron los recorridos en esa zona.[744] A principios de 1983 se suprimió la línea de Saiáns, pasando casi desapercibida esta desaparición.

Hasta 1986 se estuvo estudiando la modificación de las líneas, con sus más y sus menos, y el 14 de febrero de 1986 se presentó el nuevo mapa de líneas, que sería el siguiente y entraría en vigor el 25 de febrero[745] (desconocemos la frecuencia de estas líneas, dado que en el Faro de Vigo no han sido publicadas):

LÍNEA	ITINERARIO
1	Encarnación – Coia
2	Chapela – Coia
2A	A Guia – Alcabre
2B	Cmt.Teis – Alcabre
3D	Coia – Pza.España – Pta.Sol – Coia
3I	Coia – Pta.Sol – Pza.España – Coia
4	A Guia – Aragón – Coia
5A	Poulo – Pablo Iglesias
5B	Candeán – Pta.Sol
5C	Peinador – Pta.Sol
5D	Caeiro – Coia
6A	Cmt.Puxeiros – Pta.Sol
6B	Cabral Iglesia – Pta.Sol
6C	Cabral – Pta.Sol
6D	Campo da Feira – Pta.Sol
6E	Cabral – Coia – Alcabre
6F	Cabral – Beiramar – Coia
7A	Puxeiros – Seoane
7B	Chans – Moledo – Pta.Sol
7C	Beade – Bagunda – Pta.Sol

744 VITRASA. Aviso modificación de líneas. (11 de septiembre de 1982). Faro de Vigo. p.18
745 Informados favorablemente los nuevos cambios del transporte público urbano. (14 de febrero de 1986). Faro de Vigo. p.17

7D	Sabaxáns – Areal
8	Porto – Colón
8A	Zamáns – Colón
9A	Matamá – Areal
9B	Freixo – Pta.Sol
10	Canido – Areal
11	San Miguel de Oia – Trv.Vigo (cruce Aragón)
11A	San Andrés – Areal
11B	Saiáns – Colón
12	Muíños – Pta.Sol
12A	Sárdoma – Pta.Sol
13	Beade – Náutico
14A	Moledo – Pta.Sol
14B	Salgueira – Pta.Sol



El esquema de la red de transporte urbano implantada a partir del 25 de febrero de 1986. Imagen: Faro de Vigo, 14 de febrero de 1986. p.17

Tras el caos, desconcierto y un sinfín de problemas, el 22 de marzo de 1986[746] se implantaría este nuevo sistema de líneas[747]:

LÍNEA	RECORRIDO	FREC LAB	FREC SAB	FREC FES
1	Porriño – Castelao – G.Via – Pizarro – Trv.Vigo – Encarnación	30’	30’ 40’	80’ 40’
2	Porriño – T.Alonso – P.Margall – P.Sanz – S.Badía – Alam.Chapela (festivos finaliza en Bouzas)	20’	25’ 30’	30’ 25’
3	Porriño – T.Paredes – Estrada – G.Via – Urzáiz – Areal	30’	30’	
4	Porriño – Baiona – Castelao - Camelias – P.Sanz – Urzáiz - Aragón	30’	30’ 40’	60’ 40’
5	P. Iglesias – Fragoso – L.Mora – P.Margall – P.Sanz – Urzáiz - Poulo	30’	30’ 40’	80’ 40’
6	Trv.Vigo (cruce Aragón) – Urzáiz – Colón	30’	30’	30’

746 El transporte urbano vuelve al sistema antiguo. (15 de marzo de 1986). Faro de Vigo. p.17

747 Fuente: Plano da Rede do Transporte Urbano de Vigo. Concello de Vigo, 1991

7	Garrida – Castrelos – Camelias – P.Sanz – G.Via – Madrid – Puxeiros	60’	60’	60’
8	Areal – P.Margall – L.Mora – Avda.Castrelos – Costa – Seixo – Porto	10-11 viajes	10-11 viajes	3-4 viajes
9	Peinador – Urzáiz – P.Sanz – P.Margall – Coruña – Castrelos – Matamá	30’	30’ 60’	60’ 30’
10	C.Teis – S.Badía – G.Barbón – C.Castillo – Beiramar – Samil - Canido	60’	60’	60’
11	San Miguel – Vao – Florida – Camelias – P.Sanz – Urzáiz – Cabral Igr.	30’	30’	60’ 30’
12	Muíños – Castelao – L.Mora – P.Margall – Pta.Sol	60’	60’	5-4 viajes
13	Cmt.Teis – S.Badía – C.Castillo – Coruña – Castelao – Beade (sábados y festivos Náutico - Beade)	60’	60’	9 viajes
14	Pta.Sol – Urzáiz – G.Via – E.Pardo Bazán – Miraflores – Moledo	60’	60’	3-2 viajes
15	Porriño – Baiona – G.Via – Urzáiz – R.Nieto – Cabral (en 8 viajes laborables y sábados sube a Caeiro)	30’	30’	
16	Alcabre – T.Alonso – P.Margall – P.Sanz – Urzáiz – R.Nieto – Cmt.Puxeiros (en festivos en 3 viajes sube a Caeiro)	60’	60’	60’
17	A Guía – G.Barbón – P.Sanz – Camelias – Fragoso – Pereiró	30’	30’ 40’	60’ 40’
18	Porriño – Vilagarcía – L.Mora – P.Margall – P.Sanz – P.Saavedra	30’	30’ 40’	60’ 40’
19	Pta.Sol – Urzáiz – Aeroporto – San Cristobo – Rabadeira	60’	60’	60’
20	Pta.Sol – P.Margall – L.Mora – Castrelos – Canteiros – Freixo	3-4 viajes	2-3 viajes	
21	Pta.Sol – G.Via – Quirós – C.S. Sárdoma (en laborables en 5 viajes prolonga por P.Castrelos y M.Cominges a Matamá (6 salidas)	10-11 viajes	80’	80’
22	Pta.Sol – Urzáiz – G.Via – Santa Lucía – Salgueira – Provincial – G.Via	8 viajes	8 viajes	7 viajes
23	Areal – G.Via – Madrid – Lameiro – Xeme – Mosteiro – Cruz – Chans	9 viajes	8-7 viajes	
24	Beade – Bembrive – Ceboleira – M.Garrido – Urzáiz – Pizarro – Pz.Rei (a las 5:45 en laborables va por Urzáiz – Beiramar hasta Bouzas, con una salida de Bouzas a las 15:10)	12 viajes	9-8 viajes	3 viajes
25	Areal – G.Via – Pizarro - Urzáiz – M.Garrido – S.Cobas – Sabaxáns	8 viajes	3 viajes	

26	Areal – G.Via – Florida – Camposancos – Saiáns	9-10 viajes	5-6 viajes	
27	Alcabre – Beiramar – Colón – Urzáiz – R.Nieto – Cmt.Puxeiros	60’	60’	
28(*)	Berbés – G.Via – Pizarro – Cabalaria – Ánimas – Aeroporto - Negros	2-3 viajes	1 viaje	

(*) Al principio no tenía número, dado que era un servicio interurbano gestionado por Vitrasa debido a una concesión a la empresa de los Hermanos Martínez, absorbida por Vitrasa, pero en algún momento indeterminado se le otorgó el número.

Cabe destacar que por primera vez se introdujeron colores a las líneas, colores que identificaban los destinos

TEIS (L1-2-10-13-17-18)
CABRAL (L7-11-15-16-27)
AVDA.AEROPORTO (L5-9-19)

Estas líneas se complementaban con refuerzos, que aparecían cuando Vitrasa entendía que hacían falta e iban numerados como R-X, siendo X la línea reforzada.

El 14 de abril de 1986 se produjeron los siguientes cambios:[748]

- La línea 3 se prolonga a Bouzas (Iglesia) yendo por Tomás Paredes y Paulino Freire
- La línea 6 se prolongaría los laborables y sábados por la mañana desde Colón por Policarpo Sanz, Pi y Margall, López Mora y Florida.
- La línea 8 se prolongaría desde Porto por Falcoído, Universidad, Cidáns, Zamáns y Marcosende.

El 20 de abril de 1988 la línea 6 pasaría a tener su cabecera delante de la sede de Vitrasa, en lugar de acabar al final de Florida, y seis viajes se prolongarían hacia la iglesia de San Andrés y la zona de Casás.[749]

Y el 24 de abril de 1988 la línea 26 sufriría cambios, pasaría a ir por Ricardo Mella, Cañiza, Porriño, Castelao, Gran Vía, Urzáiz, Areal, y pasaría a tener una frecuencia de 60 minutos laborables y dos horas los sábados.[750]

Desconocemos si de estas reuniones salió la línea 29, puesto que no he podido encontrar su fecha de puesta en marcha, pero en 1991 ya aparecía en los mapas, y dadas las reuniones con la AVV de Coruxo, todo indica que nació aquí.

La línea 29 tendría el siguiente recorrido:

748 Aviso para os usuarios de Vitrasa. (12 de abril de 1986). Faro de Vigo. p.16
749 Vitrasa llega a los barrios de San Andrés de Comesaña. (20 de abril de 1988). Faro de Vigo. p.7
750 Variaciones en la línea de Vitrasa Saiáns-Vigo. (24 de abril de 1988). Faro de Vigo. p.6

- Areal, Urzáiz, Gran Vía, Castrelos, Balaídos, Pablo Iglesias, Florida, Camposancos, Manuel Lago Lago y Fragoselo (hasta el cruce de Río da Barxa). Esta línea haría 5 viajes todos los días.

De todas formas, el servicio a las playas se realizaba con las líneas 10, 11, 16 y 27, y si fuera necesario se reforzaban las líneas, pero a partir del 1 de julio de 1989 se estableció un servicio especial para las playas consistente en varias líneas especiales:[751]

- Calvario - Samil: Desde M.Garrido por Urzáiz – P.Sanz – P.Margall – T.Alonso – Atlántida y Samil, con frecuencia de 30’
- Trv.Vigo – Samil: Desde Trv.Vigo por Pizarro – G.Via – Castelao – T.Paredes – Atlántida y Samil, con frecuencia de 30’
- Calvario – Vao: Desde Urzáiz por P.Sanz – Camelias – Florida – Camposancos y Vao, con frecuencia de 30’
- Caños – Samil: Desde Caños por S.Badía – G.Barbón – M.Ríos – Beiramar – P.Freire – Atlántida y Samil. Tiene 6 salidas de Caños y desde Samil se pondría a demanda.

Además, estos servicios se complementaban con otros intermedios que funcionarían a demanda:

- Pza.España – Samil
- Muro Estación – Samil
- Paseo Alfonso XII – Samil
- Pza.América – Samil
- Garrida – Samil
- Peinador – Samil
- Colón – Vao
- Pza.América – Vao

Todos estos servicios funcionaban cuando la demanda lo exigiera, es decir, los días de mal tiempo solo funcionaban las líneas habituales.

El 15 de diciembre de 1989, con la puesta en marcha del Hospital do Meixoeiro y la Estación de Autobuses, se pusieron en marcha las siguientes modificaciones en el servicio:[752]

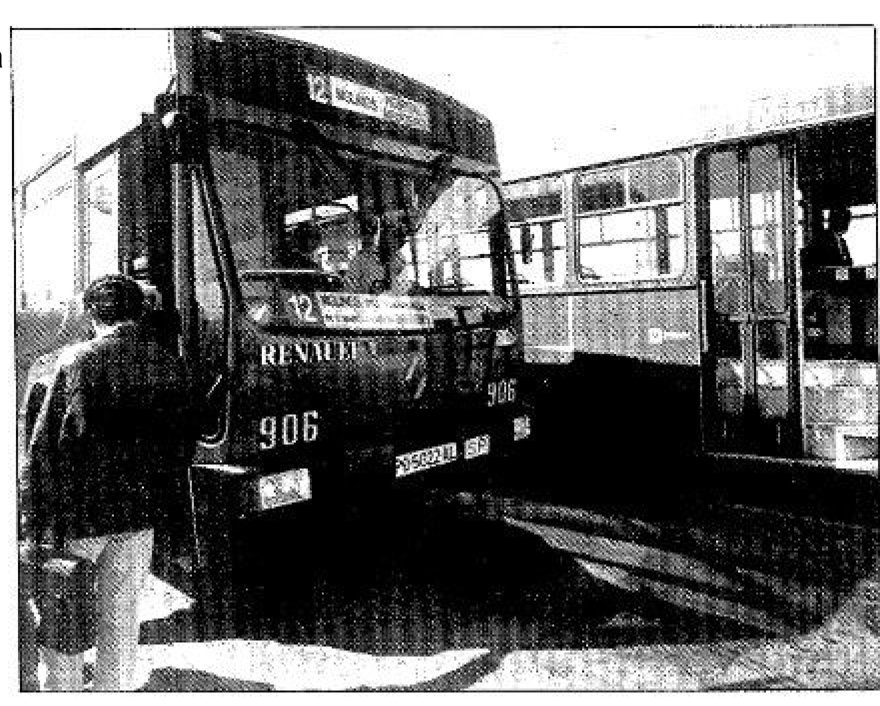
- Línea 7: Pasaría a tener su cabecera en el Hospital do Meixoeiro, en lugar de hacerlo en Puxeiros. La frecuencia sería de 60’ todos los días.
- Línea 24: Desde Urzáiz pasaría a circular por Gregorio Espino y Martínez Garrido, pasando por delante de la estación de autobuses, con una frecuencia en laborables de 80’, 9 viajes los sábados y 3 los festivos por la tarde.
- Línea 25: Desde Urzáiz pasaría a circular por Gregorio Espino y Martínez Garrido, con 7 viajes los laborables y 3 los sábados por la mañana.
- Línea R-4: Esta nueva línea tendría el siguiente recorrido: Coia – Baiona – Castelao – Camelias – P.Sanz – Urzáiz – G.Espino – Est.Buses. Tendría una frecuencia de 30’ los laborables.

751 Viguesa de Transportes SA (Vitrasa) Servicio a las playas (30 de junio de 1989). Faro de Vigo. p.10
752 Aviso al público. (15 de diciembre de 1989). Faro de Vigo. p.10

- Línea R-25: Esta nueva línea tendría el siguiente recorrido: Areal – Urzáiz – G.Espino – Est.Buses. Tendría una frecuencia entre 15'/60' los laborables, sincronizada con la línea 25 y la R-4. Los sábados y festivos tendría una frecuencia entre 5/40' oscilante a lo largo de toda la jornada.

El 7 de mayo de 1990 se decidió que las líneas R-4 y R-25 tuvieran su cabecera dentro de la estación, en las dársenas 29 y 30.[753]

Pero con estos cambios, la línea 7 no tenía tiempo para ser cubierta con dos autobuses, así que se decidió que a partir del 2 de abril de 1990[754], la línea pasaría a tener una frecuencia de hora y cuarto, lo que enfureció a sus usuarios, especialmente a los del Meixoeiro, que solo tenían esa línea. Por lo tanto, el viernes 30 retuvieron a dos autobuses de esta línea en el Meixoeiro.[755]



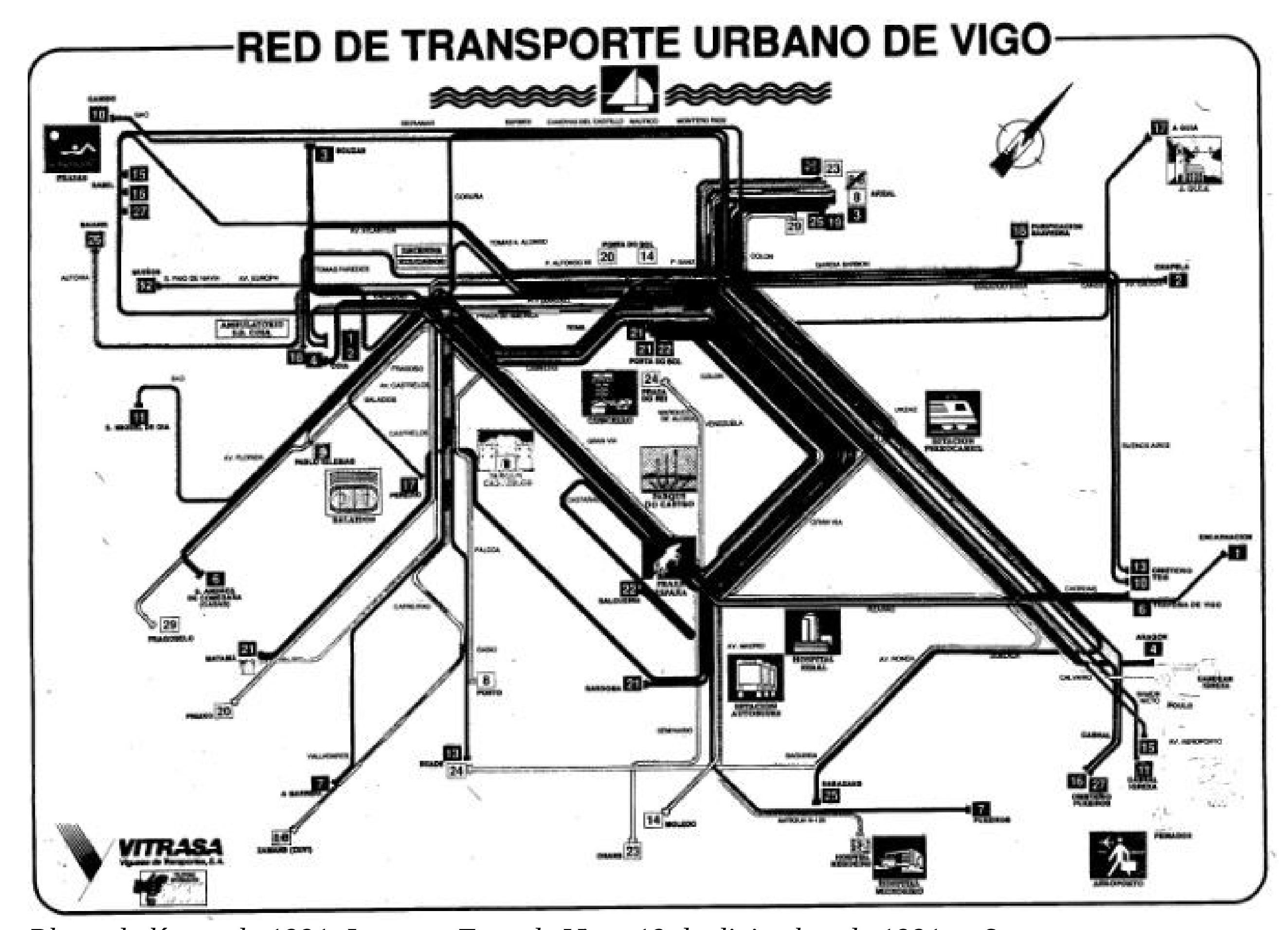
La línea 12 se amplió al Meixoeiro, para complementar al 7. Imagen: Faro de Vigo, 12 de junio de 1992. p.8

El 1 de agosto de 1990 se creó la línea C1, siendo ésta la fusión de las actuales líneas 15, 16 y 27. Por lo tanto, la línea 15 se prolongaba a Samil desde la Avenida de Europa, y allí continuaría con los recorridos de las líneas 16 y 27. Por otra parte, las líneas 16 y 27 continuarían como línea 15 desde Samil, es decir, la línea solo tendría cabecera en Puxeiros y Cabral, pudiéndose hacer el recorrido entero con un solo billete. Esta fusión solamente funcionaría los días laborables a partir de las 8 de la mañana.[756]

Debido a la gran demanda existente para ir al Meixoeiro, el 8 de enero de 1991[757], la línea 7 se reforzaría en el tramo entre la Puerta del Sol y el Hospital do Meixoeiro, circulando con una frecuencia de 30 minutos en ese tramo. Más tarde, ese servicio se cubriría con una ampliación de la línea 12, que pasaría a ir los laborables desde la Porta do Sol por Urzáiz, Gran Vía, Avenida de Madrid, Estrada Vella de Madrid y Hospital do Meixoeiro, con frecuencia de 60 minutos y 30 entre el Paseo de Alfonso XII y el hospital.

---

753 Vitrasa. Aviso al público. (7 de mayo de 1990). Faro de Vigo. p.11
754 Vecinos del Meixoeiro retienen dos autobuses de Vitrasa. (31 de marzo de 1990). Faro de Vigo. p.10
755 Vecinos de Meixoeiro exigen a Vitrasa más autobuses en la zona. (24 de abril de 1990). Faro de Vigo. p.12
756 Nuevo servicio Circular C-1 (31 de julio de 1990). Faro de Vigo. p.15
757 Vitrasa. Aviso al público. (7 de enero de 1991). Faro de Vigo. p.5



Plano de líneas de 1991. Imagen: Faro de Vigo, 19 de diciembre de 1991, p.6

En verano de 1991 el servicio de playas se reformaría, aparte de las líneas habituales, iría una línea, conocida como *línea amarilla.* Esta línea saldría de Travesía de Vigo e iría por Pizarro, Gran Vía, Castelao, Avenida de Europa y Samil y tendría frecuencia de 30 minutos. Esta línea, junto con los refuerzos de las líneas 10, 11, 15, 16 y 27, funcionarían cuando el tiempo lo permitiera.[758]

El 30 de octubre de 1991 se pusieron en marcha cuatro líneas con dirección a la universidad, conocidas como CUVI1, CUVI2, CUVI3 y CUVI4.[759] Estas líneas harían solamente algunas paradas (detalladas en el cuadro y retocadas un poco, dado que se aluden a comercios que ya no existen o difíciles de ubicar).

CUVI1	CUVI 2	CUVI 3	CUVI 4
Bouzas (Alameda)	Porriño (Ambulatorio)	Areal (Rectorado)	Buenos Aires, 8
Tomás Alonso (cruce Núñez de Balboa)	Castelao (cruce Grove)	Areal (Jardines)	Travesía de Vigo (Troncal)
Plaza de Eugenio Fadrique	Castelao (túnel)	Urzáiz, 28	Travesía de Vigo, 193

758 Servicio de playas. (4 de julio de 1991). Faro de Vigo. p.13
759 Nuevo servicio especial a la Ciudad Universitaria. (29 de octubre de 1991). Faro de Vigo. p.57

Coruña (Hacienda)	Gran Vía (Carmen)	Urzáiz (frente estación)	Travesía de Vigo (M.Montes)
Plaza de la Independencia	Gran Vía (Castaño)	Urzáiz (Llorones)	Travesía de Vigo (cruce Doutor Canoa)
Camelias (cruce Doutor Marañón)	Madrid (Concheiro)	Ramón Nieto (Correos, cruce Jesús Fernández)	Travesía de Vigo, 37
Paseo de Alfonso XII	Madrid (Cárcel)	Ramón Nieto (cruce Cantabria)	Urzáiz, 160
Policarpo Sanz, 16	Madrid (Seminario)	Ramón Nieto (Escuelas Nieto)	Ramón Nieto (Correos, cruce Jesús Fernández)
Urzáiz, 28	Madrid (Bembrive)	Ramón Nieto (Barreiro)	Ramón Nieto (cruce Cantabria)
Gran Vía, 46	Universidad	Ramón Nieto, 406	Ramón Nieto (Escuelas Nieto)
Madrid (Concheiro)		Cementerio de Puxeiros	Ramón Nieto (Barreiro)
Madrid (Cárcel)		Universidad	Ramón Nieto, 406
Madrid (Seminario)			Cementerio de Puxeiros
Estrada Vella de Madrid (Sello, por la zona de Manuel Álvarez)			Universidad
Puxeiros			
Universidad			

Este servicio tendría tarifas especiales, de 100 pesetas sin bono-bus universitario y de 50 pesetas con bono-bus.

La línea CUVI1 tendría 2 salidas de Bouzas, 7 de Plaza de Eugenio Fadrique y 9 de la Universidad, con dos prolongadas a Bouzas. La línea CUVI2, tres salidas de Coia y dos de la Universidad, la CUVI3 tres salidas del Areal y dos de la Universidad y la CUVI4 tres salidas de Caños y cuatro de la Universidad.

Al principio de 1992 se decidió ampliar la línea 14 a Pouleira, ampliación que suponía prolongar el recorrido y retrasos en la línea. [760]

760 El PP contra la ampliación de la línea 14 de Vitrasa que iba a Cacheno (Bembrive). (10 de marzo de 1992). Faro de Vigo. p.12

En ese mismo año se puso en marcha el Transferbus[761], y en verano se puso en marcha un nuevo servicio a las playas, con tres líneas amarillas, que discurrirían por:



El transferbus en sus primeros días. Imagen: Faro de Vigo, 26 de junio de 1992, p.11

- Toural – Vao
- Trv.Vigo – Samil
- Calvario – Samil

Y las líneas 1 y 12 se prolongarían a Samil, la primera los festivos y la segunda los sábados y festivos.

El 20 de julio de 1992 entraría en funcionamiento una nueva línea, conocida como 13B, con este itinerario:

Praza do Rei – Camelias – Castrelos – Ramiro Pascual – Chabarras – Seixo – Saa do Monte – Saa – Relfas – Brea – Lagoa – Pouleira.

Este servicio, que más tarde se conocería como R-13, tendría varios viajes los laborables y sábados y sustituiría a la ampliación de la línea 14 a Pouleira.[762]

También, al mes siguiente, la línea 23 pasaría a circular por Carballal y San Cibrán en dirección a Chans, en lugar de hacerlo por la Subida a Chans.[763]

El 7 de octubre de 1992 se produjeron los siguientes cambios:

- La línea 7 en algunos viajes se prolongaría a la Universidad desde Seoane, por la Estrada do Colexio Universitario (actual Estrada da Escola da Sobreira y Estrada de Clara Campoamor)
- La línea 8 desde Porto se prolongaría a la Universidad, y la 8B haría su mismo recorrido hasta el Areal.
- La línea CUVI1 pasaría a circular por Venezuela en lugar de ir por Gran Vía.[764]

761 El ‘Transferbus’ enlazará todas las estaciones con el aeropuerto. (26 de junio de 1992). Faro de Vigo. p.11
762 El lunes entra en servicio una nueva línea de Vitrasa a Beade. (18 de julio de 1992). Faro de Vigo. p.8
763 Vitrasa amplía la línea 23 hasta el barrio de San Cibrán, en Bembrive. (21 de agosto de 1992). Faro de Vigo. p.9
764 Servicio de transporte público al Campus Universitario. (7 de octubre de 1992). Faro de Vigo. p.11

Y entre el 22 de diciembre de 1992 y el 5 de enero de 1993 se puso en marcha un servicio experimental, consistente en una línea circular en ambos sentidos, con este itinerario:

- Camelias - Plaza de la Independencia - Plaza de América – Pintor Lugrís – López Mora – Pi y Margall – Paseo de Alfonso XII – Policarpo Sanz – Colón – Urzáiz – Gran Vía – Venezuela – Camelias.

Este servicio se realizaría con un microbús y tendría una frecuencia de 30 minutos.[765][766]

El 21 de julio de 1993 las líneas 1 y 2 se fusionaron para crear la línea C2, funcionando de la misma manera que la línea C1, las líneas cambiarían sus números en Encarnación, conectando la parte alta y baja de Chapela, como pidieron los vecinos a través de múltiples manifestaciones.

Y como era verano, la línea llegaría a la playa.[767]

El 11 de agosto de 1993[768] se crearía la línea R-2. Esta línea tendría el siguiente recorrido:

Bouzas – T.Alonso – P.Margall – Paseo Alfonso XII – Policarpo Sanz – García Barbón – Sanjurjo Badía – Avenida de Galicia – Encarnación.

Esta línea funcionaría en las horas de mayor demanda y se intercalaría con la línea 2, haciendo una frecuencia de 15 minutos en los intervalos en los que coincidía.



Un Vitrasa de refuerzo, reforzando la línea 12. Imagen: Faro de Vigo, 18 de noviembre de 1993. p.7

En octubre de 1993 las líneas CUVI1 y CUVI 3 se suprimieron, y a cambio, las líneas 16 y 27 pasarían a llegar a la Universidad, prolongándose desde el cementerio de Puxeiros por la Estrada de Plantas, y cobrando el billete universitario a los viajeros que llegan al campus.[769]

765 Vías peatonales y remodelación de tráfico. (6 de diciembre de 1992). Faro de Vigo. p.12

766 Un microbús realiza desde ayer doscientos kilómetros diarios en la nueva línea circular. (23 de diciembre de 1992). Faro de Vigo. p.6

767 Un consejo municipal de transporte hará el nuevo contrato para los autobuses urbanos. (22 de julio de 1993). Faro de Vigo. p.3

768 Vitrasa refuerza el servicio entre Bouzas y Chapela con una nueva línea circular. (12 de agosto de 1993). Faro de Vigo. p.7

769 La supresión de paradas en el centro afecta a unos 15000 estudiantes de la Universidad. (23 de noviembre de 1993). Faro de Vigo. p.5

El 23 de febrero de 1994 la línea 27 pasaría a circular hacia el Hospital do Meixoeiro, acabando allí, posteriormente, tras la protesta de los vecinos de Xestoso, el bus tendría su cabecera allí.[770]

A partir de la nueva concesión se produjeron las siguientes novedades:

Línea C1: Estrenada el 23 de diciembre de 1994, el recorrido sería: Plaza de América, Coruña, Conde de Torrecedeira, Santa Marta, Llorente, Paseo de Alfonso XII, Policarpo Sanz, Urzáiz, Gran Vía y Plaza de América. Funcionaría laborables y sábados con frecuencia de 10 y 15 minutos respectivamente. La línea funcionaría de forma gratuita del 23 al 28 de diciembre y en ella se estrenarían los primeros autobuses de color verde. Esta línea funcionó con un notable éxito y uno de los autobuses iba decorado con motivos navideños, hecho que se repetiría todos los años hasta 2020 en uno de los vehículos de esta línea.[771]



Anuncio de la línea Circular Centro. Imagen: Faro de Vigo, 23 de diciembre de 1994, p.27

Línea N: Estrenada el 23 de diciembre de 1994, con el siguiente recorrido: Samil, Avenida de Europa, Castelao, Gran Vía, Urzáiz, Travesía de Vigo, Buenos Aires, Sanjurjo Badía, García Barbón, Policarpo Sanz, Pi y Margall, Tomás Alonso, Atlántida y Samil. La línea circularía todas las noches de 23 a 03 horas, ampliándose a las 04 los viernes y sábados por la noche. La frecuencia sería de 60 minutos.

---

770 Vecinos de Xestoso protestan por la supresión de la línea 27. (4 de marzo de 1994). Faro de Vigo. p.41

771 La nueva línea circular de Vitrasa entró ayer en servicio con notable éxito. (24 de diciembre de 1994). Faro de Vigo. p.7

Línea CUVI1: Modificada el 9 de enero de 1995, pasaría a tener este recorrido: Avenida Atlántida, Tomás Paredes, Porriño, Ricardo Mella, Caramuxo, Florida, Pablo Iglesias, Balaídos, Castrelos, Gran Vía, Avenida Madrid, Vella de Madrid, Plantas, Universidad. El 13 de febrero de 1995 pasó a iniciar el recorrido en la Alameda de Suárez Llanos y desde Tomás Paredes pasaría a ir por Castelao, Fragoso, Balaídos, Castrelos y Estrada de Valadares hacia la universidad.[772]



Anuncio de la línea nocturna. Imagen: Faro de Vigo, 23 de diciembre de 1994. p.29

Línea CUVI2: Modificada el 9 de enero de 1995, pasaría a tener este recorrido: Porriño, Castelao, Gran Vía, Pizarro, Urzáiz, Ramón Nieto, Ponte, Plantas, Universidad. El 1 de octubre de 1995 la línea pasaría a iniciar el recorrido en la Plaza de Eugenio Fadrique e iría por Coruña, Castrelos, Cesáreo González, Carme y Gran Vía por recorrido normal.[773]

Línea CUVI3: Modificada el 9 de enero de 1995, pasaría a tener este recorrido: A Guía, Sanjurjo Badía, García Barbón, Colón, Urzáiz, Ramón Nieto, Ponte, Plantas, Universidad. El 1 de octubre de 1995 pasó a circular por Isaac Peral, Areal y Colón.

Línea CUVI4: Modificada el 9 de enero de 1995, pasaría a tener este recorrido: A Guía, Buenos Aires, Travesía de Vigo, Pizarro, Avenida Madrid, Estrada Vella de Madrid, Xestoso, Universidade. El 1 de octubre de 1995 pasaría a salir de Caños.[774]

---

772 Vitrasa amplía las líneas de autobuses al campus a petición de los estudiantes. (10 de febrero de 1995). Faro de Vigo. p.4

773 A partir do próximo día 2 de outubro, comeza o Servicio a CIDADE UNIVERSITARIA. (1 de octubre de 1995). Faro de Vigo. p.3

774 A partir do próximo día 2 de outubro, comeza o Servicio a CIDADE UNIVERSITARIA. (1 de octubre de 1995). Faro de Vigo. p.3



Anuncio del nuevo servicio a la universidad. Imagen: Faro de Vigo, 8 de enero de 1995. p.15

Línea 31: Puesta en marcha el 1 de diciembre de 1995. Saldría del Meixoeiro y recorrería la Estrada Vella de Madrid, Manuel Álvarez, Ramón Nieto, Martínez Garrido, Gregorio Espino, Travesía de Vigo, San Lorenzo, García Barbón, Sanjurjo Badía, Buenos Aires, Travesía de Vigo y mismo recorrido hasta el Meixoeiro. Frecuencia de 40 minutos laborables y sábados y varias expediciones los festivos desde el Meixoeiro a Gregorio Espino.[775]

Línea R-7: De esta línea no se tiene documentación previa de su existencia, por lo cual no sabemos si se incorporó por esta época o ya existía previamente. Realmente son dos líneas:

- R-7 Garrida: Garrida – Estrada Valadares – Castrelos – Camelias – Venezuela – Gran Vía – Plaza de España. Funcionaba los laborables con frecuencia de 60 minutos y no funcionaba al mediodía, haciendo una frecuencia de 30 minutos con la línea 7.

- R-7 Sobreira: Sobreira – Estrada Garrida – Estrada Valadares – Castrelos – Camelias – Policarpo Sanz – Areal. Tenía 4 salidas del Areal y 5 de Sobreira.[776][777]

775 La mayoría de las 700 llamadas que recibió Vitrasa es para pedir horario e itinerario de los buses. (9 de diciembre de 1995). Faro de Vigo. p.5

776 R-7. Internet Archive. https://web.archive.org/web/20021117084641fw_/http://www.vitrasa.es/line7RR.htm

777 R-7. Internet Archive. https://web.archive.org/web/20021117084753fw_/http://www.vitrasa.es/line7R.htm

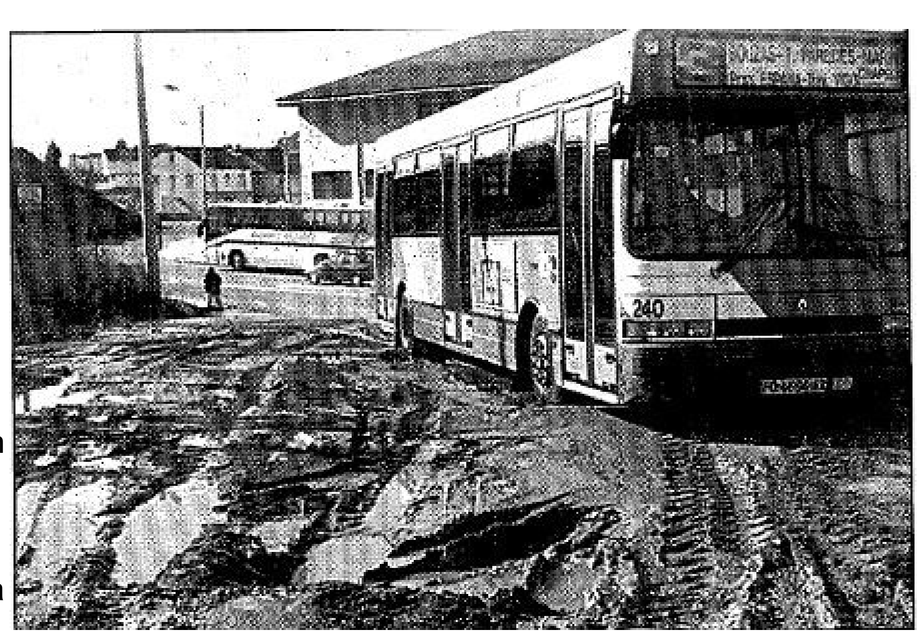
Línea R-9: Línea que salía de Peinador e iba por la Avenida do Aeroporto, Jenaro de la Fuente, Urzáiz y Colón. Circulaba a determinadas horas los laborables haciendo frecuencia de 15 minutos con la línea 9.[778]

Líneas 7 y 16: Dejarían de ir a la Universidad, acabando en Zamáns y Xestoso respectivamente. Tras la protestas de los universitarios la línea 16 volvería a ir a la Universidad.[779]

Línea 2: El 27 de febrero pasaría a ir desde Coia por Marín, Castelao, Coruña y Tomás Alonso. A partir del 1 de marzo desde Plaza de Eugenio Fadrique pasaría a ir por Tomás Alonso, Paulino Freire, Tomás Paredes y Porriño.[780]

Línea 18: A partir del 27 de febrero saldría de Bouzas y discurriría por Marín, Vilagarcía y Estrada hacia Castelao.

Línea 19: Tras las protestas de sus usuarios por su falta de puntualidad y mal funcionamiento general, la linea se amplió por Devesa y Subida á Madroa y se le agregaría un autobús más[781], pero debido a las quejas de los vecinos, que querían ir a Traviesas directamente sin pagar dos billetes, en laborables se prolongaba desde la Porta do Sol por Camelias y Castelao hasta la calle Grove, volviendo luego por Estrada.



El autobús de la línea 3 en su nueva cabecera, peleándose con el barro. Imagen: Faro de Vigo, 31 de enero de 1996. p.10

Línea 3: A partir del 27 de febrero desde Gran Vía pasaría a ir por Pizarro, Travesía de Vigo y Caños. El 1 de marzo se prolongaría por Ángel de Lema y Marina y Avenida de Redondela hasta el instituto de Chapela.[782]

778 R-9. Internet Archive. https://web.archive.org/web/20021119013523fw_/http://www.vitrasa.es/line9R.htm
779 Vitrasa amplía las líneas de autobuses al campus a petición de los estudiantes. (10 de febrero de 1995). Faro de Vigo. p.4
780 Aviso ó público. (1 de marzo de 1995). Faro de Vigo. p.7
781 Carta al director. Liña 19, ¡unha solución quero!. Alberto Blanco Rodríguez. (9 de noviembre de 1997). Faro de Vigo. p.38
782 Aviso ó público. (1 de marzo de 1995). Faro de Vigo. p.7



La línea 39, creada como sustitución del Transferbús. Imagen: Facebook (Historias con sabor a gasoil). [*https://www.facebook.com/HistoriasconsaboraGASOIL/?epa=SEARCH_BOX*](https://www.facebook.com/HistoriasconsaboraGASOIL/?epa=SEARCH_BOX)

Línea 39: En una fecha indeterminada el Transferbús fue sustituido por esta línea con el siguiente recorrido: Peinador – Tranvía – Ramón Nieto – Urzáiz – Pizarro – Couto – Marqués de Alcedo y Praza do Rei, con una frecuencia de 90 minutos laborables.

En 1995 también se reformaría el servicio de playas[783], quedando así:

- Líneas regulares: 10, 11, 15, 16, 26 y 27
- Ampliaciones: 1 (desde Coia a Samil), 6 (desde San Andrés al Vao), la R-4 (desde Coia a Samil), más tarde el 12 (desde Muíños a Samil en varios viajes), el 3 (desde Bouzas a Samil), el 19 (desde Castelao a Samil en varios viajes).
- Líneas de refuerzo: R-1(Trv.Vigo/Pza.España – Samil), R-10 (Buenos Aires – Vao), R-11 (Chóróns – Vao), R-16 (Calvario – Samil). Más tarde se añadirían el R-11 (Muro Estación-Samil) y R-15 (Chóróns – Samil).

El 19 de enero de 1998 la línea C1 pasaría a circular por San Amaro, Barcelona, Pintor Laxeiro y Camelias, en lugar de hacerlo por la Gran Vía.[784]

A partir de mayo de 1998, con el nuevo plan de tráfico, las líneas modificarían su itinerario:[785][786]

- **Líneas 7, R-7, 9, 13, R-13 y 20:** En lugar de subir y bajar por Castrelos, en sentido centro irían por Balaídos y Fragoso.

- Líneas 5 y 29: En lugar de descender por Fragoso, lo harían por la Avenida de Castrelos y Balaídos

- Línea 17: En sentido Fonte Alvite iría por Castrelos en lugar de ir por Balaídos

783 Ocho líneas regulares cubren este año el servicio de Vitrasa a las playas. (14 de julio de 1995). Faro de Vigo. p.7
784 El "circular" de Vitrasa comienza a circular desde hoy por la calle Barcelona. (19 de enero de 1998). Faro de Vigo. p.4
785 Aviso ó público. (26 de mayo de 1998). Faro de Vigo. p.5
786 Aviso ó público. (30 de mayo de 1998). Faro de Vigo. p.4

- Líneas 8, CUVI 1: En sentido Universidad irán por Castrelos, Balaídos, Val Miñor y Portanet, en sentido Plaza de América por Balaídos y Fragoso.

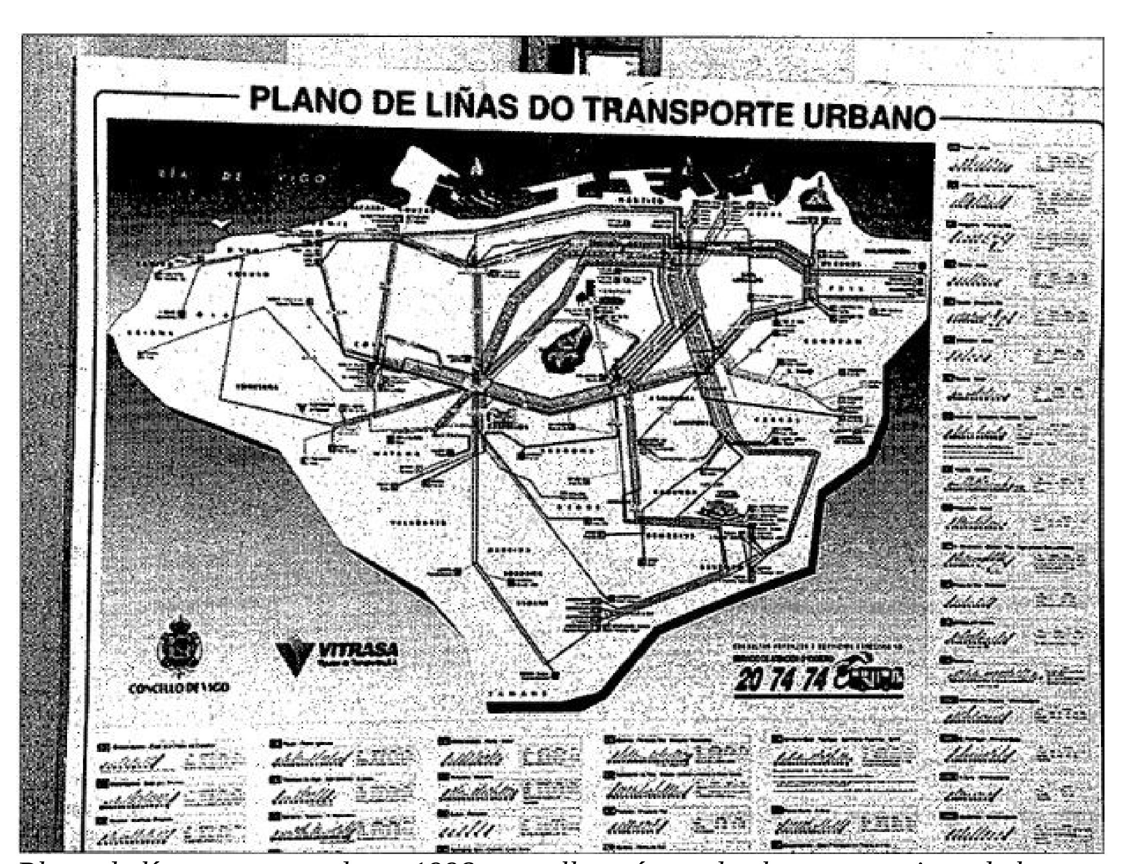
- Líneas 1, 3, 15, 24 y CUVI 3: En lugar de ir directas por Pizarro irían por Brasil, Vázquez Varela, Bolivia, Gran Vía y Plaza de España

- Línea 28: En lugar de ir por Pizarro y Honduras bajaría por Brasil, Vázquez Varela, Pizarro, Bolivia y Gran Vía.

- Línea 39: Desde Pizarro iría por Brasil, Vázquez Varela, Bolivia, Gran Vía, Couto, Marqués de Alcedo y Praza do Rei.

- Líneas 4, R-4, 5, 6, 7, 9, R-9, 11, 12, 14, 16, 18, 19, 21, 22: En vez de bajar por Colón, bajarían por República Argentina y García Barbón.

- Líneas 10 y 13: Desde García Barbón bajarán por Pontevedra en lugar de hacerlo por Colón.



Plano de líneas presentado en 1998 y que llevarían todas las marquesinas de la ciudad hasta el año 2002. Imagen: Faro de Vigo, 19 de mayo de 1998. p.3

- Líneas 23, 25, 26, 27, 28, 29 y CUVI 3: Desde Urzáiz pasarían a bajar por República Argentina, García Barbón, Pontevedra y Areal.

- Línea R-7: Desde Plaza de España, en lugar de bajar por Gran Vía y Venezuela lo haría por Couto y Marqués de Alcedo.

El 14 de julio de 1998, tras el éxito de la Circular Centro, línea que se convirtió en la más utilizada de toda la red, se creó una nueva línea circular, denominada como Circular Segunda. Salía de Rosalía de Castro por Marqués de Valladares, Reconquista, Porta do Sol, Cachamuíña, Venezuela, Gran Vía, Pizarro, Travesía de Vigo, San Lorenzo, García Barbón, Serafín Avendaño y Rosalía de Castro. La línea tenía una frecuencia de 13 minutos laborables y 15 los sábados. La línea sería gratuita del 14 al 18 de julio.

El 29 de septiembre de 1999 se produjeron algunos cambios[787]:

- La línea 2 pasaría a tener una frecuencia de 20 minutos.
- Las líneas 2 y 17 circularían en sentido Teis por San Lorenzo y Travesía de Vigo y volverían a la ciudad por Enrique Lorenzo, Guixar y Julián Estévez.

El 2 de mayo del 2000 las líneas CUVI1, CUVI2, CUVI3 y CUVI4 se fusionaron en dos lanzaderas, las líneas U1 y U2. Estas líneas salían de Plaza de América y Plaza de España directamente hacia la Universidad, implantándose para estas líneas el billete de transferencia. Esta novedosa forma de pago consistía en que cualquier usuario podía coger cualquier autobús que se acerque a una parada de estas líneas y hacer transbordo sin pagar un nuevo billete. Así se garantizaba un servicio permanente a la Universidad, que en vez de tener frecuencia de hora y media por línea, tendría una frecuencia variable entre 10-30 minutos según las horas. Además, el 26 de septiembre del 2000, la línea 7 se ampliaría de nuevo a la Universidad, para atender a los estudiantes de Valadares que quedarían desatendidos de una línea directa al desaparecer la línea CUVI1.[788][789][790]



Anuncio de la línea C2 el día de su estreno. Imagen: Faro de Vigo

787 Novos servicios de autobuses urbanos para o barrio de Teis a partir do mércores. (26 de septiembre de 1999). Faro de Vigo. p.11

788 Vitrasa pone líneas rápidas desde Plaza de España y Traviesas al campus universitario. (7 de abril de 2000). Faro de Vigo. p.3

789 Un bus partirá hacia el campus cada diez minutos en las horas punta. (8 de abril de 2000). Faro de Vigo. p.4

790 Las “lanzaderas” al campus comienzan a funcionar el día 26. (23 de septiembre de 2000). Faro de Vigo. p.6



Dúas novas circulares de Vitrasa comezarán o luns a circular por Vigo

Acabáronse os agobios de tráfico e as presas por atopar aparcamento. Dende o próximo luns, a solución ó problema de tráfico en Vigo pasa por vostede. Escolla o transporte público, que inicia unha nova fase de remodelación da súa rede.

O luns comezan a circular dúas novas liñas circulares de Vitrasa. Agora, pode vostede sentir a comodidade de subir e baixar onde queira. O luns comeza a funcionar o billete de transferencia, con transbordo gratuito de tódalas liñas actuais que cruzan con estas novas.

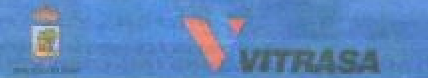
As novas liñas circulares C3 e C5 teñen unha frecuencia media nos días laborables de 15 minutos ou 7 minutos e medio ó cruce.

A partir deste próximo luns, ¡VOSTEDE DECIDE! cómo resolver o tráfico de Vigo.

A C3 sustitúe ás liñas 1, 2 e 3, a C5 ás liñas 6 e 18, e a L31 mellora en frecuencia

Dende as 5 e media da mañán ata as 11 da noite, coas mellores frecuencias

¡Sinta a comodidade de subir e baixar onde queira!



Anuncios de la reforma de las líneas de Vitrasa del 2002. Imagen: Faro de Vigo, 6 de marzo de 2002. p. 11 y 7 de marzo de 2002. p.11



¡¡A solución ó tráfico!!

Dúas novas circulares de Vitrasa comezarán o próximo luns a circular por Vigo

Acabáronse os agobios de tráfico e as presas por atopar aparcamento. Dende o próximo luns, a solución ó problema de tráfico en Vigo pasa por vostede. Escolla o transporte público, que inicia unha nova fase de remodelación da súa rede.

O luns comezan a circular dúas novas liñas circulares de Vitrasa.

Agora, pode vostede sentir a comodidade de subir e baixar onde queira. O luns comeza a funcionar o billete de transferencia, con transbordo gratuito de tódalas liñas actuais que cruzan con estas novas.

As novas liñas circulares C3 e C5 teñen unha frecuencia media nos días laborables de 15 minutos ou 7 minutos e medio ó cruce.

A partir deste próximo luns, ¡VOSTEDE DECIDE! cómo resolver o tráfico de Vigo.

A solución do tráfico vigués pasa polo uso do transporte público.

A C3 sustitúe ás liñas 1, 2 e 3, a C5 ás liñas 6 e 18, e a L31 mellora en frecuencia

Dende as 5 e media ata as 11 da noite, coas mellores frecuencias

¡Sinta a comodidade de subir e baixar onde queira!

VITRASA

Para el verano del 2000 se puso en funcionamiento un servicio novedoso, un bus turístico, que saldría de A Laxe y recorrería las principales zonas de la ciudad, con parada en el Monte do Castro, en el Parque de Castrelos o en la playa de Samil.[791] Al principio el servicio se realizaba con el antiguo Transferbús, el Mercedes O-405 normal, a los pocos años se compró un autobús de dos pisos, al que se incorporó otro comprado en el año 2009 a TUZSA.

791 El primer autobús turístico de Galicia recorre desde hoy las calles de Vigo. (13 de junio de 2000). Faro de Vigo. p.13

Y en el año 2001 se pondría en marcha una ambiciosa reforma de las líneas, que se extendería en varias fases durante el año 2002, dejando las líneas de esta manera[792]:

LÍNEA	RECORRIDO	Fecha cambio	Frec. Lab.	Frec. Sáb.	Frec. Fest.
C1	Pza.América – Torrecedeira – Berbés – Carral – Marqués de Valladares – Colón – Urzáiz – Gran Vía – Barcelona – Pza.América	10/12/2001	10’	15’	
C2	R.Castro – Areal – Reconquista – Pta.Sol – Cachamuíña – Venezuela – Gran Vía – Pizarro – Couto San Honorato – Reiseñor – Gregorio Espino – San Lorenzo – G.Barbón – Rosalía de Castro	10/12/2001	15’	20’	
C3	Bouzas/Coia – Castelao/Marín – G.Via – Pizarro – Trv.Vigo – Ángel de Lema y Marina – Avda.Redondela – Encarnación (doble sentido)	11/03/2002	15’	30’	30’
C3	Bouzas/Coia – T.Alonso – P.Margall – P.Sanz – G.Barbón – S.Badía – Avda.Galicia – Avda.Vigo – Encarnación (doble sentido)	11/03/2002[793]	15’	30’	30’
C4A	Aragón – J.Fuente – Urzáiz – P.Sanz – Camelias – Fragoso – P.Iglesias – Padre Seixas – Baiona – Castelao	28/10/2002[794]	30’	40’	60’/ 40’
C4B	Poulo – J.Fuente – Urzáiz – P.Sanz – Camelias – Castelao – Baiona – P.Seixas – P.Iglesias – Fragoso	28/10/2002	30’	40’	60’/ 40’
C4C	Porriño (Coia) – Baiona – Castelao – Camelias – P.Sanz – Urzáiz – J.Fuente – M.Garrido – Estorniño – Est.Buses	28/10/2002	30’	40’	
C5	Porriño – Cañiza – Caramuxo – Florida – Camelias – P.Margall – P.Sanz – Urzáiz – Trv.Vigo – B.Aires – S.Badía – G.Barbón – P.Sanz – P.Margall – Castelao – Estrada – Marín – Porriño (doble sentido)	11/03/2002	30’	30’	60’/ 30’
C6	Beade – Estr.Bembrive – A.Lavadores – Ceboleira – M.Garrido – J.Fuente – Pizarro – Brasil – G.Via – Bolivia – Panamá – Venezuela – Hispanidade – P.Colmeiro – Camelias – Castrelos – M.Goldar – Falcoa –	27/05/2002[796]	60’	120’	120’

792 Internet Archive. https://web.archive.org/web/20060218230056/http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=lineas/mapa-de-lineas
793 Vitrasa cambia de estrategia. (11 de marzo de 2002). Faro de Vigo. p.6
794 Vitrasa pone en marcha una circular que unirá Coia con el Calvario y Poulo. Faro de Vigo. p.23

	Macal – R.Pascual – Beade (doble sentido)[795]				
C7	Zamáns/Sobreira/Cmt.Valadares – Estr.Valadares – Castrelos – Fragoso – G.Via – Urzáiz – P.Sanz – Camelias (recorrido circular)	02/12/2002[797]	30’	40’	60’/ 40’
8	Areal – P.Sanz – P.Margall – L.Mora – Castrelos – Corredoura – Costa – Seixo – Venda – Falcoido – Universidade	28/10/2002	60’	60’/ 120’	Vble.
C9A	Peinador – Aeroporto – J.Fuente – Urzáiz – P.Sanz – P.Margall – L.Mora – Coruña – T.Alonso	16/12/2002[798]	30’	30’	60’/ 30’
C9B	Rabadeira – Salgueiro – Devesa – San Cristobo (doble sentido en viajes alternos) – Aeroporto – J.Fuente – Urzáiz – Areal – Torrecedeira/Beiramar – Pza.Eugenio Fadrique – Coruña – Camelias – Pi y Margall – P.Sanz	16/12/2002	30’	60’	60’
10	Cmt.Teis – B.Aires – S.Badía – G.Barbón – Pza.Compostela – Beiramar – Coruña – Castelao – T.Paredes – Atlántida – Samil – Canido – Arquitecto Antonio Cominges – Arquitecto Gómez Román – Canabido – Ricardo Mella – Baixada á Praia (Saiáns)	10/02/2003[799]	60’	60’	60’
11	Cesáreo Vázquez (S.Miguel) – Canido – Estr.Vao – Camposancos – Florida – Camelias – P.Sanz – Urzáiz – J.Fuente – R.Nieto – Tranvía – Molais – Xalón – Becerreira – Sta.Mariña/Santa Mariña – Grileira	18/11/2002[800]	30’	30’	60’/ 30’
12A	H.Meixoeiro – Avda.Madrid – Pza.España – Gran Vía – P.Sanz – P.Margall – L.Mora – Castelao – San Paio – Ricardo Mella (fin.Cruce Cesáreo Vázquez) Ampliada poco después por C.Vázquez – Camposancos y Bxda.Praia, cambiando a línea 10.	13/01/2003	60’	60’	FV

795 Vitrasa anuncia la puesta en marcha de una nueva línea circular a partir del próximo lunes. (23 de mayo de 2002). Faro de Vigo. p.23
796 Novas liñas Circular 6 e L14 dende o luns 27 de maio. (26 de mayo de 2002). Faro de Vigo. p.13
800 Avanzamos na remodelación. (15 de noviembre de 2002). Faro de Vigo. p.9
799 Saiáns terá autobús urbano cada media hora. (7 de febrero de 2003). Xornal Vigo. http://xornal.vigo.org/xnnoticia.php?noticia=2094
798 Avanzamos na remodelación. (15 de diciembre de 2002). Faro de Vigo. p.9
797 Avanzamos na remodelación. (29 de noviembre de 2002). Faro de Vigo. p.9

12B	H.Meixoeiro – Gorxal – Avda.Madrid – Pza.España – G.Via – P.Sanz – Camelias – Castrelos – Canteiros – Matamá (Balsa)	16/12/2002	60’	60’	60’
14	P.Don Rúa – G.Via – E.Pardo Bazán – Miraflores – Ponte Segade – Moledo – Cacheno – Xeme – Estr.Bembrive – Cruz – Carballal – Chans (En viajes se amplía a Segade, Recaré y Mouteira)	27/05/2002	60’	60’	120’
C15A	Samil – Avda.Europa – Porriño – Baiona – Castelao – G.Via – Pizarro – J.Fuente – R.Nieto – Cabral (Avda.Ponte)	18/11/2002	30’	30’	
C15B	Samil – Atlántida – P.Freire – Beiramar – Colón – Urzáiz – J.Fuente – R.Nieto – Ponte – H.Meixoeiro – Xestoso	18/11/2002	60’	60’	
C15C	Samil – Atlántida – T.Alonso – P.Margall – P.Sanz – Urzáiz – J.Fuente – R.Nieto – Ponte – Plantas – Universidad	18/11/2002	60’	60’	60’
C16	P.Sanz – Camelias – Hispanidad – Zamora – Pza.España – P.Sanz (en viajes se amplía desde Hispanidad por G.Via – Riobó – Santa Lucía – Salgueira – Bxda.Salgueira – Pza.España)	10/03/2003[801]	15’	20’	FV
17	<Ríos – Marina Española – Galicia – Dr.Corbal> A Guía – P.Alvarado – P.Saavedra – E.Lorenzo – Guixar – G.Barbón – P.Sanz – Camelias – Castrelos – Pereiró <Canteiros – Fonte Alvite>	15/04/2002	30’	40’	60’/ 40’
20	Pza.España – G.Via – Castrelos – Canteiros – Balsa. En viajes amplía por M.Cominges – A.Juan de Bastos – San Xoan (Freixo) – Balsa. *Al poco tiempo pasó a ir por Coruña-T.Alonso-P.Margall-Pta.Sol*	16/12/2002	60’	120’	
21	Pza.España – E.Pardo Bazán – Quirós – Miraflores – Bxda.Laxe – Costa – Falcoa – Macal (en viajes va a uno de estos dos destinos) *<R.Pascual – Chabarras – Saa Monte – Saa – Brea – Lagoa – Couto – Pouleira>* *<M.Cominges – Matamá (Balsa)>*	13/01/2003[802]	60’	120’	120’

801 O Concello de Vigo implanta unha nova liña de autobús circular. (4 de marzo de 2003). Xornal de Vigo. http://xornal.vigo.org/xnnoticia.php?noticia=2247

802 O Concello implanta servicio de autobús cada media hora ao hospital do Meixoeiro. (10 de enero de 2003). Xornal de Vigo. http://xornal.vigo.org/xnnoticia.php?noticia=2033

25	Pza.España – Pizarro – J.Fuente – Pateira – S.Cobas – Bouciña – M.Álvarez – R.Nieto – Figueiras – Aeroporto – Santa Mariña – Molais – Riomao	18/11/2002	60’	60’	
28	Negros – Cabeiro – Aeroporto – Sb.Ánimas – Cabalaria – Aeroporto – J.Fuente – Pizarro – G.Via – Urzáiz – Areal – Beiramar – Bouzas		FV	FV	
29	Pza.España – G.Via – Florida – Camposancos (en viajes va a San Andrés y en otros a Fragoselo)	16/09/2002	60’	FV	FV
31	H.Meixoeiro – Vella de Madrid – M.Álvarez – R.Nieto – M.Garrido – G.Espino – Trv.Vigo – San Lorenzo – S.Badía – B.Aires – Trv.Vigo	11/03/2002	30’	40’	FV
U1	Pza.América – Castrelos – Campoamor – Universidade		10’/ 15’/ 30’		
U2	Pza.España – Madrid – Vella Madrid – Plantas – Universidade		15’/ 30’		

Entre medias, se implantó este servicio:

Línea A: Pza. De América – San Andrés/Casás. Esta línea cubría los cinco servicios de la línea 6 que prolongaban su recorrido a San Andrés y Casás entre el 11 de marzo y el 14 de septiembre, cuando se implantó la línea 29.

El 26 de noviembre de 2004, la línea C1, tras múltiples demandas, comenzó a circular los festivos por la tarde con una frecuencia de 30 minutos.[803]

En diciembre de 2004 se reformó el servicio nocturno. La línea Nocturna desapareció como tal y se crearon dos líneas en su lugar, la linea Nocturna Derechas y Nocturna Izquierdas, el 11 de marzo de 2005, las líneas se renombrarían como N1 (Izquierdas) y N2 (Derechas)[804]

LÍNEA	RECORRIDO	Frec. Lab	Frec. Viernes noche	Frec. Visp. festivos
N1	Samil (Polideportivo) – Castelao – Camelias – P.Sanz – Urzáiz – Trv.Vigo – S.Badía – G.Barbón – P.Sanz – P.Margall – T.Alonso – Coruña – Beiramar – P. Freire – Atlántida – Samil	60’	60’	60’

803 Renovaciones de líneas. Vitrasa. http://vitrasa.es/php/index.php?pag=lineas/renovaciones
804 Vitrasa inaugura a súa nova liña circular. (17 de diciembre de 2004). Xornal de Vigo. http://xornal.vigo.org/xnnoticia.php?noticia=4298

N2	Samil – T.Paredes – P.Freire – Beiramar – Coruña – Camelias – P.Sanz – Urzáiz – Trv.Vigo – S.Badía – G.Barbón – P.Sanz – Camelias – Castelao – Europa – Samil		60’	60’

Los fines de semana ambas líneas hacían una frecuencia combinada de 30 minutos.

El 29 de marzo de 2005 se producirían tres cambios:

- La línea C2 se ampliaría a la Estación de Autobuses, desde Reiseñor por Gregorio Espino, Estación y Gregorio Espino.
- La línea C16 desde Hispanidad pasaría a ir por Pintor Colmeiro, Álvaro Cunqueiro, Pintor Lugrís, López Mora (cabecera número 86), Plaza de América, Camelias, Álvaro Cunqueiro, Regueiro, Zamora y ruta normal. Pierde su recorrido a Salgueira y la frecuencia pasa a 20 minutos laborables y 30 minutos sábados.
- Se crea la línea 18 con el siguiente recorrido:

- Areal, Urzáiz, Gran Vía, Mantelas, Baixada Salgueira, Salgueira, Coutadas, Finca do Conde, Freixeiro, Ponte Nova, Fonte Santa, Finca dos Aires, Baixada á Laxe (CS Sárdoma).

La frecuencia sería de 60 minutos laborables, variable los sábados y de dos horas los festivos.[805]

La línea 18, creada en el año 2005 para cubrir la zona de A Salgueira, y de paso, a Sárdoma

El 23 de noviembre de 2005 la línea 28 sufriría una modificación, desde Cabalaria pasaría a ir por Areeiro, Pza.Leóns, Monte Vixiador, Gaio, Bruxa, Estrada Lamosa, Minada (cabecera Lamosa), Estrada Lamosa, Bruxa, Gaio, Monte Vixiador, Subida Hermide, Salgueiro, Rabadeira, Sanguiño y ruta normal. Además, se creaban nuevos viajes a Lamosa.[806]

805 O Concello e Vitrasa reforzan o servizo de autobús urbano con dúas novas liñas. (11 de marzo de 2005). Xornal de Vigo. http://xornal.vigo.org/xnoticia.php?noticia=4582

Y en el 2005, tras la llegada de los primeros habitantes a Navia, la línea 15 comenzó a prestar servicio al polígono. El 15A, desde la calle Porriño, cambiaría a línea 15B o 15C iría por Cañiza, Ricardo Mella, Teixugueiras, Limpiño, Circunvalación Oeste y Avenida de Europa, y el 15A desde la Avenida de Europa iría por Teixugueiras, Limpiño y Circunvalaciñon Oeste.[807]

El 8 de mayo de 2006 se creaba la línea 13, esta línea circularía con una frecuencia de 60 minutos en laborables y partiría de la Plaza de América por Florida, Caramuxo, Ricardo Mella, Teixugueiras, Avenida Europa, San Paio, Ricardo Mella, Estrada Vao y Playa del Vao.[808]

Con esta línea, el 12A desde Muíños pasaría a ir por Río, Canido, Estrada Vao y ruta normal.

Pero tras multitud de quejas de los vecinos de Coruxo y San Miguel de Oia, el 21 de junio de 2006 la línea 12A volvía a su anterior recorrido y el 13 desde Muíños iría por Río y Canido hasta la playa del Vao.[809]



La línea C16 en su nueva cabecera de López Mora

En ese mes la línea 15A pasaría a circular los festivos, con frecuencia de 60 minutos. Lo que empezó como un experimento de verano, se implantó definitivamente tras su buena acogida.[810]

806 Vitrasa dará servicio al barrio de Lamosa. (19 de noviembre de 2005). La Voz de Galicia. https://www.lavozdegalicia.es/noticia/vigo/redondela/2005/11/19/vitrasa-dara-servicio-barrio-lamosa/0003_4268845.htm

807 La próxima semana empezarán a ocuparse las viviendas de Navia. (16 de junio de 2005). La Voz de Galicia. https://www.lavozdegalicia.es/amp/noticia/vigo/2005/06/16/proxima-semana-empezaran-ocuparse-viviendas-navia/0003_3823106.htm

808 Vitrasa presenta la línea 13. (8 de mayo de 2006). Vitrasa. http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=31

809 Modificación de las líneas 12A y 13. (20 de junio de 2006). Vitrasa. http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=36

810 Ampliación de líneas de verano. (2 de junio de 2006). Vitrasa. http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=33

El 27 de diciembre de 2006 la línea C6 se prolongaría los fines de semana al Castro. Pero dos años después se suspendería, dado el escaso número de viajeros que lo utilizaban.[811]

El 15 de mayo de 2007 la línea 29 ampliaba su frecuencia de 60 a 30 minutos laborables, yendo en viajes alternos a San Andrés-Casás y Fragoselo, con una frecuencia de 60 minutos en ambos extremos.[812]

El 4 de junio de 2007 la línea 13 desaparece, dado el escaso número de viajeros, y el C5 se amplía a Navia, la línea perdería su recorrido circular en Coia y tendría dos denominaciones.

- El tramo entre Buenos Aires y Pedra Seixa por Urzáiz y Florida se denominaría como C5A. Esta línea se ampliaría a Muíños cada hora.

- El tramo entre Buenos Aires y Teixugueiras por Sanjurjo Badía y Castelao se denominaría como C5B.

Los sábados y festivos ambas líneas terminarían en Coia.[813]



La línea 13, creada en el año 2008 para mejorar la comunicación con el Meixoeiro con la ciudad

El 3 de marzo de 2008 se pondría en marcha una nueva línea, con el número 13. Esta línea saldría de la Plaza de Eugenio Fadrique e iría por la calle Coruña, Gran Vía, Avenida de Madrid, Estrada Vella de Madrid y Hospital do Meixoeiro. La línea prestaría servicio los laborables con frecuencia de 30 minutos, entre las 8 y las 14 horas y entre las 16 y 20 horas. En estos tramos horarios, esta línea, junto con el 12A y el 12B, hacía una frecuencia de paso de 15 minutos los laborables entre la Plaza de España y el Meixoeiro.[814]

---

811 Nuevo recorrido de la línea C6. (27 de diciembre de 2006). Vitrasa. http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=54
812 Nuevo recorrido de la línea 29. (15 de mayo de 2007). Vitrasa. http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=68
813 Ampliación del recorrido de la línea C5. (30 de mayo de 2007). Vitrasa. http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=70

El 27 de marzo de 2008 se pusieron en marcha tres líneas destinadas a la factoría de Citröen. Las líneas, denominadas como PSA-1, PSA-2 y PSA-3, además de una ampliación del C4C, irían a la factoría de Citröen.[815]

LÍNEA	RECORRIDO	Salida Cabeceras	Salidas PSA
PSA-1	Cmt.Teis – A. de Lema – Trv.Vigo – Pizarro – Gran Vía – Fragoso – PSA	5:05 12:55	14:10 22:10
PSA-2	Avda.Redondela – Avda.Vigo – Galicia – S.Badía – G.Barbón – P.Sanz – P.Margall – L.Mora – Fragoso – PSA	4:55 12:45	14:10 22:10
PSA-3	IES Castelao – Aeroporto – Figueiras – R.Nieto – M.Garrido – A.Palacios – Castrelos – A.Portanet – PSA	5:05 12:55	14:10 22:10
C4C	Desde Porriño amplía su recorrido por Cañiza, Circunvalación y PSA	5:04 7:10 12:50 20:40	

El 3 de enero de 2009 la línea C5B se ampliaría a Navia los sábados y festivos.[816] Y el 6 de noviembre de 2009, tras el cierre de una discoteca en Beiramar, las líneas N1 modificarían su recorrido: El N1 iría por Tomás Alonso en vez de ir por Coruña-Beiramar y el N2 desde la Avenida de Europa iría por Castelao en vez de ir por Tomás Paredes-P.Freire-Beiramar-Coruña.[817]



Línea PSA3 a su paso por Ramón Nieto

En enero de 2010, la línea C1 pasaría a circular con frecuencia de 15 minutos los festivos por la tarde. Y el 1 de marzo de 2010 la línea C4C haría la ampliación de verano al Vao en

814 Vitrasa pone en marcha la nueva línea 13 que une la Plaza de Eugenio Fadrique, Gran Vía y Plaza de España con el Hospital do Meixoeiro. (28 de febrero de 2008). Vitrasa. http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=93

815 Vitrasa pone en marcha un servicio especial de lanzaderas para los trabajadores de Citröen. (10 de marzo de 2008). Vitrasa. http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=94

816 Vitrasa refuerza sus líneas en Navia. (2 de enero de 2009). Vitrasa. http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=105

817 Modificaciones en el recorrido de la N1 y N2. (29 de octubre de 2009). Vitrasa. http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=128

determinados viajes los laborables.[818] Quince días después, la línea C7 se ampliaría a San Cosme en la mayoría de los viajes que acababan en Zamáns.[819]

Durante 2010 se pusieron en marcha determinados estudios para la mejora del transporte público. Como resultado, el 24 de enero de 2011 se procedieron a modificar algunos recorridos y se crearon dos líneas nuevas:[820]

LÍNEA	RECORRIDO/MODIFICACIÓN	PUESTA EN MARCHA
C4B	Desde J.Fuente por Trv.Vigo-Vía Norte y Urzáiz	24/01/2011
C5A	Desde Caramuxo irá directamente a Navia, sin pasar por la Rúa da Cañiza y Cementerio de Bouzas. El 29/01/2011 se ampliaría a Pedra Seixa los sábados y festivos.[821]	24/01/2011
C16	Desde Urzáiz por R.Argentina-G.Barbón-Colón-Urzáiz-Gran Vía-Venezuela-Camelias y ruta normal.	19/01/2011
C19	Gran Vía-Urzáiz-R.Argentina-Areal-Pza.Compostela-C.Castillo-J.Benavente-Coruña-Gran Vía Frecuencia: 30 minutos dos horas antes de un evento en el Auditorio y viajes necesarios a la salida	26/03/2011
C22	Pza.América – Florida – Caramuxo – Teixugueiras – Limpiño – Circunvalación – Europa- T.Paredes – C.Veiga – T.Alonso – Coruña – Pza.América. Frecuencia: 30 minutos laborables (A partir del 15/02/2011 iría por E.Cabello y P.Freire)[822]	24/01/2011
23	Balaídos – Avenida Balaídos – Castrelos – Gran Vía – Pizarro – Trv.Vigo – G.Espino – Est.Buses – M.Garrido – J.Fuente – Trv.Vigo – Pizarro – Gran Vía – Fragoso – Balaídos Frecuencia 30 minutos laborables; sábados y festivos 60 minutos. En verano se prolonga a Samil por Echegaray y Castelao (A partir del 28/08/2011 empieza y acaba en Echegaray)[823]	24/01/2011

Con las obras de Pi y Margall, la línea 20 perdió su recorrido a la Porta do Sol, salvo en los viajes que cambiaba con la línea 28. Y con las obras de Pi y Margall, al no poder dar la

818 Ampliación de la línea C4C. (26 de febrero de 2010). Vitrasa. http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=138
819 Ampliación recorrido línea C7. (12 de marzo de 2010). Vitrasa. http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=139
820 Presentación de la nueva reorganización del transporte público en Vigo. (18 de enero de 2011). Vitrasa. http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=180
821 Modificación de la línea C5A. (2 de febrero de 2011). Vitrasa. http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=189
822 Ampliación de la línea C22. (16 de febrero de 2011). Vitrasa. http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=191
823 Ampliación a las playas: Líneas C4C y 23. (31 de mayo de 2011). Vitrasa. http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=206

vuelta en la rotonda del Paseo de Alfonso XII, pasó a ir por Conde de Torrecedeira, Llorente y Pi y Margall.[824]

El 9 de mayo de 2011 la línea 20 pasaría a salir de la Plaza de Eugenio Fadrique, perdiendo el recorrido por Pi y Margall y Torrecedeira-T.Alonso. A cambio, se ampliaría a Freixo en todos sus viajes, perdiendo la denominación de 20A en los viajes que acababan en Balsa.



La línea C22 en su cabecera de la Plaza de América

El 20 de mayo se puso en funcionamiento un servicio novedoso. Un microbús eléctrico recorrería las calles del Casco Vello. La línea, denominada como CCV, tendría el siguiente recorrido:

A Laxe – Ribeira do Berbés – Real – Méndez Núñez – Sombrereiros – Elduayen – Paseo de Alfonso XII – Elduayen – Abeleira Menéndez – Paseo Granada – Ronda Don Bosco – Eduardo Iglesias – Doutor Cadaval – Porta do Sol – Policarpo Sanz – Velázquez Moreno – Pza.Compostela – A Laxe.

La frecuencia sería de 30 minutos laborables y sábados por la mañana, entre las 8 y las 13 horas y entre las 16 y 20 horas. (entre medias, el vehículo se enchufaba en el ayuntamiento, donde había un punto de recarga)

El 15 de junio de 2011, la línea 15B perdería el recorrido que hacía en viajes a la Residencia de mayores de Bembrive. Este servicio lo haría la línea 31, en viajes cada hora, y en viajes los fines de semana. Y a la semana siguiente, el 20 de junio de 2011, algunos viajes del 15B ampliarían desde Xestoso por Estrada Plantas, Pouso y Rúa Xestoso.[825][826]

La línea CCV fue gratuita el primer mes, tras ese periodo se cobraría como el resto de las líneas. Pero a partir de ese momento, el número de usuarios era casi nulo, perdiendo primero el servicio los sábados en julio. El 1 de agosto de 2011 la línea se suspendería.

824 La línea 20 modifica su recorrido. (5 de mayo de 2011). Vitrasa. http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=203

825 Ampliación a la Residencia Asistida L31. (13 de junio de 2011). Vitrasa. http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=210

826 Ampliación del recorrido de la línea C15B. (15 de junio de 2011). Vitrasa. http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=213

Por aquellos tiempos se produjo el cierre de la estación de tren de Urzáiz, para su derribo y construcción de la estación de AVE y se construyó una provisional en Areal, en una zona que no tenía servicio, aunque por Rosalía de Castro y García Barbón pasaban varias líneas.

Para paliar esta carencia, el 29 de agosto de 2011 la línea C2 desde Rosalía de Castro iría por Serafín Avendaño, Areal, Canceleiro y ruta normal.[827] Pero con ese recorrido no podía mantener la frecuencia de 15 minutos, así que a partir del 15 de septiembre, esta frecuencia pasaría a ser de 20 minutos laborables, al igual que los sábados, además de pasar a circular por la calle Faisán, con parada delante del ambulatorio de A Dobrada.[828]

Tras la retirada del bus del casco histórico, su promotor, el BNG, exigió su reposición, y el alcalde Abel Caballero, al estar en minoría, tuvo que acceder, eso sí, modificando su recorrido.



La nueva línea 23 en Gran Vía

El 7 de noviembre del 2011 empezaría de nuevo a ejercer servicio con este recorrido: Ribeira do Berbés, Real, Méndez Núñez, Sombrereiros, Abeleira Menéndez, Paseo Granada, Enrique Blein Budiño, Paseo Cronista Xosé María Álvarez Blázquez, Atalaia, Amor Ruibal, Hispanidade, Camelias, Paseo Granada, Ronda Don Bosco, Eduardo Iglesias, Doutor Cadaval, Porta do Sol, Elduayen, Paseo de Alfonso XII, Pi y Margall, Llorente, Santa Marta, Conde de Torrecedeira, Severo Ochoa, Jacinto Benavente, Beiramar, Ribeira do Berbés.[829]

La frecuencia de este servicio sería de 40 minutos laborables. Ya desde el primer momento, el recorrido trajo polémica, porque de Sombrereiros a Elduayen, el vehículo giraba hacia Abeleira Menéndez saltándose una línea continua y una señal que prohíbe el giro a la izquierda.

---

827 La línea C2 realizará el servicio a la nueva estación de ferrocarril de Vigo. (26 de agosto de 2011). Vitrasa. http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=241

828 La línea circular C2 modifica su recorrido y horarios. (13 de septiembre de 2011). Vitrasa. http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=246

829 Nuevo servicio del bus eléctrico al Casco Vello. (4 de noviembre de 2011). Vitrasa. http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=251

Tras salir la noticia en La Voz de Galicia, la policía local redactó un informe y a los pocos días, el vehículo pasó a dar la vuelta en el Paseo de Alfonso XII, es decir, de la forma correcta y como se hacía con el anterior recorrido.

Este vehículo, en mayo comenzó a sufrir averías y a ver interrumpido su servicio con frecuencia, hasta siete veces, y el 21 de agosto de 2012, tras la última avería, el gobierno local se cansó y puso fin a la experiencia del autobús eléctrico, no sin polémica, por el supuesto sobrecoste del vehículo, que supuestamente se pagó por él el doble de lo que costaba.

Mientras tanto, se realizaban pequeñas modificaciones, el 19 de mayo de 2012 la frecuencia de la línea C16 los sábados pasó a 40 minutos (porque 30 minutos era muy optimista) o un cambio de horarios del C3 los fines de semana para evitar que salieran los dos a la vez de Samil y de Encarnación.[830][831]El 10 de octubre de 2012 el C9B recuperaba el recorrido por Conde de Torrecedeira en viajes alternos, modificado en 2009 debido al cambio de sentido de parte de la calle, que hizo que tuviera que ir en todos los viajes por Beiramar, tras la vuelta del doble sentido, se pidió que volviera y volvió.[832]

Un hecho curioso ocurrió el 14 de enero de 2013. Ese día se anunció que el C6 pasaría a tener una frecuencia de 70 minutos laborables en la mayor parte del día, debido a la dificultad de cumplir la frecuencia de 60 minutos.[833] Pero tras multitud de quejas dado los perjuicios que generaba a sus usuarios, se anuló el 18 de enero, sin que llegara a tener efecto.[834]

Otro hecho curioso ocurrió al mes siguiente. El 9 de febrero se anunció que, dado que el C9B no podía dar la vuelta en Rabadeira, iba a hacer recorrido circular por Candeán, entrando por Avenida do Aeroporto y saliendo por San Cristobo. Además, el día 13 se cortó la calle Sanguiño al tráfico, así que acortaría recorrido por Rabadeira. Pero en Vitrasa vieron que el recorrido circular por Candeán los fines de semana era una muy buena idea y que no hacía falta hacer el recorrido por Sanguiño, y de paso se podía aprovechar para ir al Cementerio de Candeán en los viajes que amplía a los campos de A Madroa, así que el 23 de febrero de 2013 estos cambios pasaron a ser oficiales.[835]

A finales de mayo se realizó una macroencuesta en los autobuses, consistiendo en unos cartones cortables donde el encuestado decía la frecuencia con la que utilizaba el viaje, a donde iba (trabajo, lugar de ocio…) entre otras cosas, además de recoger la parada donde se subía el viajero y donde se bajaba. Como resultado, el 24 de febrero de 2014 se reestructuraron todas las líneas, quedando el mapa de la siguiente forma:

---

830 Modificación de la línea C3 en sábados, domingos y festivos. (15 de mayo de 2012). Vitrasa. http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=287
831 Modificación de los horarios de las líneas 23 y 16. (18 de mayo de 2012). Vitrasa. http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=288
832 Modificación de la línea C9B. (8 de octubre de 2012). Vitrasa. http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=324
833 Modificación de la línea C6 en días laborables. (14 de enero de 2013). Vitrasa. http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=356
834 Modificación horaria línea C6. (18 de enero de 2013). Vitrasa. http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=357
835 Modificación de la línea C9B en sábados, domingos y festivos. (20 de febrero de 2013). Vitrasa. http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=367

LABORABLES:

LÍNEA	RECORRIDO	FREC.
C1	Pza.América – Coruña – Torrecedeira – Berbés – Cánovas del Castillo – Reconquista – Urzáiz – Gran Vía – San Amaro – Barcelona – Camelias – Pza.América	10’
C2	Est.FCC – Canceleiro – R.Castro – Areal – Reconquista – Pta.Sol – Cachamuíña – Venezuela – G.Via – Pizarro – V.Varela – San Honorato – Faisán – Est.Buses – G.Espino – San Lorenzo – G.Barbón – S.Avendaño – Est.FCC	30’
C3	Encarnación – A.de Lema – Trv.Vigo – Pizarro – G.Via – Castelao /viajes alternos/ - Porriño / T.Paredes – C.Veiga – Pescadores – E.Cabello (ampliación a Samil en verano) Los viajes que vienen de Bouzas van por Marín-Vilagarcía-Estrada.	15’
C3	Encarnación – Galicia – S.Badía – G.Barbón – P.Sanz – P.Alfonso XII – Pi y Margall – T.Alonso /viajes alternos/ - Pescadores – Bouzas / T.Paredes – Porriño	15’
4A	Porriño – Baiona – Castelao – Camelias – P.Sanz – Urzáiz – J.Fuente – Aragón	30’
4C	Porriño – Baiona – Castelao – Camelias – P.Sanz – Urzáiz – G.Espino – Est.Buses – M.Garrido – J.Fuente (recorrido circular) (ampliación a Samil-Vao en verano)	30’
5A	Pedra Seixa – Teixugueiras – Florida – Camelias – L.Mora – Pi y Margall – P.Sanz – Urzáiz – Trv.Vigo (cambia a 5B) En tres viajes desde Teixugueiras se amplía a Ricardo Mella, Muiños, San Paio y Pedra Seixa)	30’
5B	Teixugueiras – Porriño – Marín – Estrada – Castelao – Camelias – L.Mora – Pi y Margall – P.Sanz – G.Barbón – S.Badía – B.Aires (cambia a 5A)	30’
6	Beade (Igrexa) – Coutada – Estr.Bembrive – A.Lavadores – Ceboleira – M.Garrido – J.Fuente – Pizarro – Pza.España (cambia a 29 Fragoselo)	60’
7	/San Cosme – Estr.Herville – Sb.Padróns – Estr.Igrexa – Estr.Zamáns – Gándara/ En viajes alternos, se amplía a San Cosme a determinadas horas. /Sobreira – Estr.Garrida – Pinal/ Cmt.Valadares – Estr.Freixo – Est.Monte Alba/ En viajes alternos va a Sobreira excepto dos viajes que va al Cmt.Valadares. Estr.Valadares – Castrelos – A.Portanet – Fragoso (v.Castrelos) – G.Via – Urzáiz – P.Sanz – P.Alfonso XII – Camelias (recorrido circular)	30’
8	Universidade – Falcoído – Estr.Venda – Seixo – Portoloureiro – Costa	60’

	– Sb.Costa – A.Palacios (v.Corredoura) – Castrelos – G.Via – Urzáiz – G.Barbón – Miragaia – Areal – Colón – P.Sanz – P.Alfonso XII – P.Margall – L.Mora (recorrido circular)	
9A	Peinador – Avda.Aeroporto – J.Fuente – Urzáiz / viajes alternos/ P.Sanz – P.Alfonso XII – P.Margall – T.Alonso – Pza.Eugenio Fadrique / Areal – Pza.Compostela – Cánovas del Castillo – Torrecedeira – Pza.Eugenio Fadrique (En sentido vuelta todos los viajes por P.Margall)	30’
9B	Urzáiz-Príncipe – J.Fuente – Aeroporto – San Cristobo – M.Costas Bastos – Devesa – Sb.Madroa – San Cristobo – Goleta – Salgueiro – Rabadeira – Avda.Aeroporto (recorrido circular)	60’
10	Cmt.Teis – A.de Lema – B.Aires – S.Badía – G.Barbón – Areal – Cánovas del Castillo – Beiramar – Coruña – Castelao – T.Paredes – Atlántida – Samil – Canido – A.Gómez Román – Antonio Cominges (en viajes amplía a Cabo Estai por D.Pernas) – Canabido – R.Mella – Baixada Praia – Saiáns (cruce Estr.Camposancos)	60’
11	San Miguel – C.Vázquez – Canido – Estr.Vao – Estr.Camposancos – Florida – Camelias – P.Sanz – Urzáiz – J.Fuente – R.Nieto /viajes alternos/ - Ponte – Santa Mariña – Grileira / Tranvía – Molais – Sta.Mariña – M.Alfredo González – Xalón – Becerreira – Santa Mariña – Ponte (recorrido circular)	30’
12A	H.Meixoeiro – Vella de Madrid – Avda.Madrid – G.Via – Urzáiz – P.Sanz – P.Alfonso XII – P.Margall – L.Mora – Castelao – San Paio – R.Mella – C.Vázquez – Estr.Camposancos – Baixada Praia – R.Mella (recorrido circular, cambia a 10)	60’
12B	H.Meixoeiro – Autovía – Ponte (Vigomemorial-Gorxal) – Autovía – Estr.Vella de Madrid – Avda.Madrid – Gran Vía – Urzáiz – P.Sanz – P.Alfonso XII – Camelias – Avda.Castrelos (hasta Pereiró), en viajes se prolonga a Canteiros hasta Matamá (Balsa)	60’
13	H.Meixoeiro – Estr.Vella de Madrid – Avda.Madrid – G.Via – Castelao – Circunvalación – Limpiño – Teixugueiras. En el viaje de vuelta: Teixugueiras – Limpiño – Circunvalación – E.Cabello – P.Freire – C.Veiga – T.Alonso – Coruña – G.Via – Avda.Madrid – Estr.Vella Madrid – H.Meixoeiro	30’
14	/En viajes se prolonga a G.Barbón y Urzáiz/ Venezuela – G.Via – E.Pardo Bazán – Raviso – Estr.Miraflores – Ponte Segade – Moledo – Bxda.Río – Cacheno – Xeme – Eifonso (en viajes sube por Estr.Bembrive – Segade – Recaré – Mouteira y Monte Calvario) – Estr.Bembrive – Cruz – Carballal – Cunchadas – Chans – Sb.Chans (recorrido circular)	60’
15A	Avda.Ponte – R.Nieto – J.Fuente – Pizarro – G.Via – Castelao – Porriño (aquí cambia en viajes alternos a 15B o 15C) – R.Mella – Teixugueiras – Limpiño – Circunvalación – Europa – Samil (continua como 15B o 15C)	30’

15B	/En viajes hace recorrido circular desde Estr.Plantas por Pouso y Xestoso/ Xestoso – Ponte – Autovía – Hospital Meixoeiro – Autovía – Avda.Ponte – R.Nieto – J.Fuente – Urzáiz – G.Barbón – Areal – Pza.Compostela – C.Castillo – Beiramar – Coruña – T.Alonso – Atlántida – Samil (continua como 15A)	60'
15C	Universidad – Estr.Plantas – Ponte – R.Nieto – J.Fuente – Urzáiz – P.Sanz – P.Alfonso XII – Pi y Margall – T.Alonso – Atlántida – Samil (continua como 15A)	60'
16	Est.FCC – G.Barbón – Urzáiz – Venezuela – Hispanidad – P.Colmeiro – Camelias – Fragoso – Balaídos – P.Iglesias – Padre Seixas. Recorrido vuelta: P.Seixas – P.Iglesias – Balaídos – Castrelos – Camelias – Zamora – G.Via – Urzáiz – G.Barbón – Est.FCC	30'
17	/Viajes alternos amplía a Ríos – Marina Española – Galicia – Dr.Corbal/ A Guía – Dr.Corbal – P.Alvarado – E.Lorenzo – Guixar – J.Estévez (vuelta S.Badía – Dr.Corbal) - G.Barbón – P.Sanz – P.Alfonso XII – Camelias – Castrelos – Canteiros – Balsa /En viajes alternos amplía por M.Cominges – Abade Juan de Bastos – Estr.San Xoan – Zondal – Balsa (recorrido circular)/	30'
18	Areal – Urzáiz – G.Via – Mantelas – Salgueira – Coutadas – Miradoiro – Fonte Santa – Finca dos Aires – Laxe – CS Sárdoma. En viajes iba desde Finca dos Aires por Laxe, Costa, Falcoa, Macal y desde aquí, en viajes iba por M.Cominges y Matamá (Balsa), y en otros, iba por R.Pascual, Chabarras, Seixo, Saa Monte, Saa, Brea, Lagoa, Couto (Pouleira). Por la tarde desde Bxda.Laxe en viajes se amplía a Miraflores, Ponte Segade, Moledo, Marco, Brea, Lagoa, Couto (Pouleira)	60'
23	En verano se amplía a Samil por Castelao y Avda.Europa) Echegaray – M.Castro – Balaídos – Castrelos – G.Via – Pizarro – G.Espino – Est.Buses – M.Garrido – J.Fuente (recorrido circular)	30'
24	Est.FCC – G.Barbón – Urzáiz – J.Fuente – Aeroporto – Cantabria – V.Mar (recorrido circular)	30'
25	(Viene de la línea 29 de San Andrés) Pza.España – Pizarro – J.Fuente – M.Garrido – Pateira – Severino Cobas – Bouciña – M.Álvarez – R.Nieto – Figueiras – Aeroporto – Santa Mariña – Molais – Tranvía – Riomao (recorrido circular)	60'
27	En viajes se amplia por Estrada Porto, Castañal y Seixiños Beade (C.Cultural) – Coutada – R.Pascual – Macal – M.Goldar – Castrelos – Alcalde Portanet – Fragoso (v.Castrelos) – Camelias – Venezuela (v.Couto-M.Alcedo) – Pizarro – J.Fuente – Aeroporto – Rabadeira – Salgueiro – Goleta – M.Costas Bastos – Devesa – Sb.Madroa – San Cristobo (recorrido circular)	60'
28	Negros (Pregal) - Estrada Negros – Estrada Redondela-Peinador – Aeroporto – Sanguiño – Rabadeira – Salgueiro – Hermide – Monte	FV(*)

	Vixiador – Gaio – Bruxa – Lamosa – Bruxa – Gaio – Areeiro – Cabalaria – Aeroporto – Jenaro de la Fuente – Pizarro – Gran Vía – Urzáiz – Areal – Pza.Compostela – Cánovas del Castillo – Beiramar – Bouzas	
29	(Viene de línea 6 o 25) Pza.España – G.Via – Florida – Camposancos – Matamá-Pazo (Igrexa) – Estr.Casás – Casás / Manuel Lago Lago – Fragoselo (cruce Río da Barxa) La mitad de las expediciones van a San Andrés y la otra mitad a Fragoselo	30’
31	H.Meixoeiro – R.Bembrive (en viajes alternos) – Vella de Madrid – M.Álvarez – R.Nieto – M.Garrido – Gregorio Espino – Trv.Vigo – San Lorenzo – G.Barbón – S.Badía – Buenos Aires – Trv.Vigo (recorrido circular)	30’
32 (SR)	Pza.América – Florida – Camposancos – Roteas	2 viajes
U1	Pza.América – Castrelos – Clara Campoamor – Universidade	15’/30’
U2	Pza.España – Madrid – Vella Madrid – Plantas – Universidade	15’/30’

(*) Esta línea solo hacía el recorrido completo en viajes, en expediciones acaba en Lamosa, y en el centro sale o del Berbés, o de Colón o de Pizarro, y allí acababa, a Bouzas solo llegaba en tres viajes.

SÁBADOS

LÍNEA	RECORRIDO	FREC.
C1	Pza.América – Coruña – Torrecedeira – Berbés – Cánovas del Castillo – Reconquista – Urzáiz – Gran Vía – San Amaro – Barcelona – Camelias – Pza.América	15’
C2	Est.FCC – Canceleiro – R.Castro – Areal – Reconquista – Pta.Sol – Cachamuíña – Venezuela – G.Via – Pizarro – V.Varela – San Honorato – Faisán – Est.Buses – G.Espino – San Lorenzo – G.Barbón – S.Avendaño – Est.FCC	45’
C3	Encarnación – A.de Lema – Trv.Vigo – Pizarro – G.Via – Castelao /viajes alternos/ - Porriño / T.Paredes – C.Veiga – Pescadores – E.Cabello – Samil (en todos los viajes, salvo a primera hora) Los viajes que vienen de Bouzas van por Marín-Vilagarcía-Estrada.	30’
C3	Encarnación – Galicia – S.Badía – G.Barbón – P.Sanz – P.Alfonso XII – Pi y Margall – T.Alonso /viajes alternos/ - Pescadores – Bouzas / T.Paredes – Porriño – Samil (en todos los viajes, salvo a primera hora)	30’
4A	Porriño – Baiona – Castelao – Camelias – P.Sanz – Urzáiz – J.Fuente – Aragón	60’
4C	Porriño – Baiona – Castelao – Camelias – P.Sanz – Urzáiz – G.Espino – Est.Buses – M.Garrido – J.Fuente (recorrido circular) (ampliación a Samil-Vao en verano)	60’

5A	Pedra Seixa – Teixugueiras – Florida – Camelias – L.Mora – Pi y Margall – P.Sanz – Urzáiz – Trv.Vigo (cambia a 5B)	30’
5B	Teixugueiras – Porriño – Marín – Estrada – Castelao – Camelias – L.Mora – Pi y Margall – P.Sanz – G.Barbón – S.Badía – B.Aires (cambia a 5A)	30’
6	Pza.España – Pizarro – J.Fuente – M.Garrido – Ceboleira – A.Lavadores – Estr.Bembrive – Estr.Coutada (cambia a línea 27)	120’
7	En viajes sale de Zamáns (Igrexa) por Estr.Zamáns y Seoane En tres viajes va a Sobreira por Estrada Garrida, Pinal y Estr.Valadares Seoane - Estr.Valadares – Castrelos – A.Portanet – Fragoso (v.Castrelos) – G.Via – Urzáiz – P.Sanz – P.Alfonso XII – Camelias (recorrido circular)	60’
8	Universidade – Falcoído – Estr.Venda – Seixo – Portoloureiro – Costa – Sb.Costa – A.Palacios – Castrelos – G.Via – Urzáiz – G.Barbón – Miragaia – Estación de Tren Recorrido vuelta: Estación Tren - Areal – Colón – P.Sanz – P.Alfonso XII – P.Margall – L.Mora – Castrelos – Corredoura – Sb.Costa – Costa – Portoloureiro – Seixo – Venda – Falcoido - Universidade	60’/ 120’
9A	P.Sanz – Urzáiz – J.Fuente – Avda.Aeroporto – Peinador	30’
9B	Urzáiz-Príncipe – J.Fuente – Aeroporto – Rabadeira – Salgueiro – Goleta – M.Costas Bastos – Devesa – Sb.Madroa (en viajes va al Cementerio de Candeán) – San Cristobo (recorrido circular)	60’
10	Cmt.Teis – A.de Lema – B.Aires – S.Badía – G.Barbón – Areal – Cánovas del Castillo – Beiramar – Coruña – Castelao – T.Paredes – Atlántida – Samil – Canido – A.Gómez Román – Antonio Cominges (en viajes amplía a Cabo Estai por D.Pernas) – Canabido – R.Mella – Baixada Praia – Saiáns (cruce Estr.Camposancos)	60’
11	(en la mitad de los viajes se prolonga a Saiáns, continuando como 10) San Miguel – C.Vázquez – Canido – Estr.Vao – Estr.Camposancos – Florida – Camelias – P.Sanz – Urzáiz – J.Fuente – R.Nieto /viajes alternos/ - Ponte – Santa Mariña – Grileira / Tranvía – Molais – Sta.Mariña – M.Alfredo González – Xalón – Becerreira – Santa Mariña – Ponte (recorrido circular)	30’
12A	H.Meixoeiro – Vella de Madrid – Avda.Madrid – G.Via – Urzáiz – P.Sanz – P.Alfonso XII – P.Margall – L.Mora – Castelao – San Paio - Muiños	60’
12B	H.Meixoeiro – Autovía – Ponte (Vigomemorial-Gorxal) – Autovía – Estr.Vella de Madrid – Avda.Madrid – Gran Vía – Urzáiz – P.Sanz – P.Alfonso XII – Camelias – Avda.Castrelos (hasta Pereiró)	60’
14	/En viajes se prolonga a G.Barbón y Urzáiz/ Venezuela – G.Via – E.Pardo Bazán – Raviso – Estr.Miraflores – Ponte Segade – Moledo – Bxda.Río – Cacheno – Xeme – Eifonso - Estr.Bembrive – Cruz –	60’

	Carballal – Cunchadas – Chans – Sb.Chans (recorrido circular)	
15A	Avda.Ponte – R.Nieto – J.Fuente – Pizarro – G.Via – Castelao – Porriño (aquí cambia en viajes alternos a 15B o 15C) – R.Mella – Teixugueiras – Limpiño – Circunvalación – Europa – Samil (continua como 15B o 15C)	30’
15B	Xestoso – Ponte – Autovía – Hospital Meixoeiro – Autovía – Avda.Ponte – R.Nieto – J.Fuente – Urzáiz – G.Barbón – Areal – Pza.Compostela – C.Castillo – Beiramar – Coruña – T.Alonso – Atlántida – Samil (continua como 15A)	60’
15C	Xestoso– Ponte – R.Nieto – J.Fuente – Urzáiz – P.Sanz – P.Alfonso XII – Pi y Margall – T.Alonso – Atlántida – Samil (continua como 15A)	60’
16	Est.FCC – G.Barbón – Urzáiz – Venezuela – Hispanidad – P.Colmeiro – Camelias – Fragoso – Balaídos – P.Iglesias – Padre Seixas. Recorrido vuelta: P.Seixas – P.Iglesias – Balaídos – Castrelos – Camelias – Zamora – G.Via – Urzáiz – G.Barbón – Est.FCC	60’
17	/En viajes amplía a Ríos – Marina Española – Galicia – Dr.Corbal/ A Guía – Dr.Corbal – P.Alvarado – E.Lorenzo – Guixar – J.Estévez (vuelta S.Badía – Dr.Corbal) - G.Barbón – P.Sanz – P.Alfonso XII – Camelias – Castrelos – Canteiros – Balsa /En viajes alternos amplía por M.Cominges – Abade Juan de Bastos – Estr.San Xoan – Zondal – Balsa (recorrido circular)/	60’
18	Urzáiz-Príncipe – G.Via – Mantelas – Baixada Salgueira – Barrio Salgueira – Coutadas – Miradoiro – Ponte Nova – Fonte Santa – Finca dos Aires – Bxda.Laxe – Miraflores – Ponte Segade – Moledo – Marco – Brea – Lagoa – Couto (Pouleira)	FV
23	En verano se amplía a Samil por Castelao y Avda.Europa) Echegaray – M.Castro – Balaídos – Castrelos – G.Via – Pizarro – G.Espino – Est.Buses – M.Garrido – J.Fuente (recorrido circular)	60’/ 30’ Verano
24	Est.FCC – G.Barbón – Urzáiz – J.Fuente – Aeroporto – Cantabria – V.Mar (recorrido circular)	60’
25	Pza.España – Pizarro – J.Fuente – M.Garrido – Pateira – Severino Cobas – Bouciña – M.Álvarez – R.Nieto – Figueiras – Aeroporto – Santa Mariña – Molais – Tranvía – Riomao (recorrido circular)	60’
27	Pza.Rei – Camelias – Castrelos (v.Fragoso) – Mestres Goldar – Fondo – Falcoa – Macal – R.Pascual – Iglesia de Beade (cambia a línea 6)	120’
28	Negros (Pregal) - Estrada Negros – Estrada Redondela-Peinador – Aeroporto – Sanguiño – Rabadeira – Salgueiro – Hermide – Monte Vixiador – Gaio – Bruxa – Lamosa – Bruxa – Gaio – Areeiro – Cabalaria – Aeroporto – Jenaro de la Fuente – Pizarro – Gran Vía – Urzáiz – Areal – Pza.Compostela – Cánovas del Castillo – Beiramar – Bouzas	1 viaje ida-vuelta 2 viajes parcial.
29	Pza.España – G.Via – Florida – Camposancos – Matamá-Pazo (Igrexa) – Estr.Casás (ida-vuelta) – Camposancos – Manuel Lago Lago	5 viajes

	– Estr.Fragoselo (hasta cruce Río da Barxa)	
31	H.Meixoeiro – R.Bembrive (en algunos viajes) – Vella de Madrid – M.Álvarez – R.Nieto – M.Garrido – Gregorio Espino – Trv.Vigo – San Lorenzo – G.Barbón – S.Badía – Buenos Aires – Trv.Vigo (recorrido circular)	60’

FESTIVOS

LÍNEA	RECORRIDO	FREC.
C1	Pza.América – Coruña – Torrecedeira – Berbés – Cánovas del Castillo – Reconquista – Urzáiz – Gran Vía – San Amaro – Barcelona – Camelias – Pza.América	30’/ 15’
C2	Est.FCC – Canceleiro – R.Castro – Areal – Reconquista – Pta.Sol – Cachamuíña – Venezuela – G.Via – Pizarro – V.Varela – San Honorato – Faisán – Est.Buses – G.Espino – San Lorenzo – G.Barbón – S.Avendaño – Est.FCC	45’(T)
C3	Encarnación – A.de Lema – Trv.Vigo – Pizarro – G.Via – Castelao /viajes alternos/ - Porriño / T.Paredes – C.Veiga – Pescadores – E.Cabello – Samil (en todos los viajes, salvo a primera hora) Los viajes que vienen de Bouzas van por Marín-Vilagarcía-Estrada.	30’
C3	Encarnación – Galicia – S.Badía – G.Barbón – P.Sanz – P.Alfonso XII – Pi y Margall – T.Alonso /viajes alternos/ - Pescadores – Bouzas / T.Paredes – Porriño – Samil (en todos los viajes, salvo a primera hora)	30’
4A	(Muíños – San Paio – Avda.Europa en viajes) Porriño – Baiona – Castelao – Camelias – P.Sanz – Urzáiz – J.Fuente – Aragón	60’
4C	Porriño – Baiona – Castelao – Camelias – P.Sanz – Urzáiz – G.Espino – Est.Buses – M.Garrido – J.Fuente (recorrido circular) (ampliación a Samil-Vao en verano)	60’
5A	Pedra Seixa – Teixugueiras – Florida – Camelias – L.Mora – Pi y Margall – P.Sanz – Urzáiz – Trv.Vigo (cambia a 5B)	60’/30’
5B	Teixugueiras – Porriño – Marín – Estrada – Castelao – Camelias – L.Mora – Pi y Margall – P.Sanz – G.Barbón – (de vuelta va por Miragaia, Estación FFCC – Canceleiro) - S.Badía – B.Aires (cambia a 5A)	60’/30’
6	Pza.España – Pizarro – J.Fuente – M.Garrido – Ceboleira – A.Lavadores – Estr.Bembrive – Estr.Coutada (cambia a línea 27)	120’
7	En viajes sale de Zamáns (Igrexa) por Estr.Zamáns y Seoane En un viajes va a Sobreira por Estrada Garrida, Pinal y Estr.Valadares Seoane - Estr.Valadares – Castrelos – A.Portanet – Fragoso (v.Castrelos) – G.Via – Urzáiz – P.Sanz – P.Alfonso XII – Camelias	60’

	(recorrido circular)	
8	Universidade – Falcoído – Estr.Venda – Seixo – Portoloureiro – Costa – Sb.Costa – A.Palacios – Castrelos – G.Via – Urzáiz – G.Barbón – Miragaia – Estación de Tren Recorrido vuelta: Estación Tren - Areal – Colón – P.Sanz – P.Alfonso XII – P.Margall – L.Mora – Castrelos – Corredoura – Sb.Costa – Costa – Portoloureiro – Seixo – Venda – Falcoido - Universidade	5 viajes
9A	P.Sanz – Urzáiz – J.Fuente – Avda.Aeroporto – Peinador	60'/30'
9B	Urzáiz-Príncipe – J.Fuente – Aeroporto – Rabadeira – Salgueiro – Goleta – M.Costas Bastos – Devesa – Sb.Madroa (en viajes va al Cementerio de Candeán) – San Cristobo (recorrido circular)	60'
10	Pza. América - Castelao – T.Paredes – Atlántida – Samil – Canido – A.Gómez Román – Antonio Cominges (en viajes amplía a Cabo Estai por D.Pernas) – Canabido – R.Mella – Baixada Praia – Saiáns (cruce Estr.Camposancos)	60'
11	(en la mitad de los viajes se prolonga a Saiáns, continuando como 10) San Miguel – C.Vázquez – Canido – Estr.Vao – Estr.Camposancos – Florida – Camelias – P.Sanz – Urzáiz – J.Fuente – R.Nieto /viajes alternos/ - Ponte – Santa Mariña – Grileira / Tranvía – Molais – Sta.Mariña – M.Alfredo González – Xalón – Becerreira – Santa Mariña – Ponte (recorrido circular)	60'/30'
12B	H.Meixoeiro – Autovía – Ponte (Vigomemorial-Gorxal) – Autovía – Estr.Vella de Madrid – Avda.Madrid – Gran Vía – Urzáiz – P.Sanz – P.Alfonso XII – Camelias – Avda.Castrelos (hasta Pereiró)	60'
14	Urzáiz – G.Via – E.Pardo Bazán – Raviso – Estr.Miraflores – Ponte Segade – Moledo – Bxda.Río – Cacheno – Xeme – Eifonso - Estr.Bembrive – Cruz – Carballal – Cunchadas – Chans – Sb.Chans (recorrido circular)	120'
15A	(En tres viajes por la tarde se amplía por Figueiras hasta Caeiro) Avda.Ponte – R.Nieto – J.Fuente – Pizarro – G.Via – Castelao – Porriño (aquí cambia en viajes alternos a 15B o 15C) – R.Mella – Teixugueiras – Limpiño – Circunvalación – Europa – Samil (continua como 15B o 15C)	60'
15C	Xestoso– H.Meixoeiro - Ponte – R.Nieto – J.Fuente – Urzáiz – P.Sanz – P.Alfonso XII – Pi y Margall – T.Alonso – Atlántida – Samil (continua como 15A)	60'
16	Est.FCC – G.Barbón – Urzáiz – Venezuela – Hispanidad – P.Colmeiro – Camelias – Fragoso – Balaídos – P.Iglesias – Padre Seixas. Recorrido vuelta: P.Seixas – P.Iglesias – Balaídos – Castrelos – Camelias – Zamora – G.Via – Urzáiz – G.Barbón – Est.FCC	60'
17	/En viajes amplía a Ríos – Marina Española – Galicia – Dr.Corbal/ A Guía – Dr.Corbal – P.Alvarado – E.Lorenzo – Guixar – J.Estévez (vuelta S.Badía – Dr.Corbal) - G.Barbón – P.Sanz – P.Alfonso XII –	60'

	Camelias – Castrelos – Canteiros – Balsa /En viajes amplía por M.Cominges – Abade Juan de Bastos – Estr.San Xoan – Zondal – Balsa (recorrido circular)/	
18	Urzáiz-Príncipe – G.Via – Mantelas – Baixada Salgueira – Barrio Salgueira – Coutadas – Miradoiro – Ponte Nova – Fonte Santa – Finca dos Aires – Bxda.Laxe.	120’
23	En verano se amplía a Samil por Castelao y Avda.Europa) Echegaray – M.Castro – Balaídos – Castrelos – G.Via – Pizarro – G.Espino – Est.Buses – M.Garrido – J.Fuente (recorrido circular)	60’
24	Est.FCC – G.Barbón – Urzáiz – J.Fuente – Aeroporto – Cantabria – V.Mar (recorrido circular)	60’
27	Pza.Rei – Camelias – Castrelos (v.Fragoso) – Mestres Goldar – Fondo – Falcoa – Macal – R.Pascual – Iglesia de Beade (cambia a línea 6)	120’
29	Pza.España – G.Via – Florida – Camposancos – Matamá-Pazo (Igrexa) – Estr.Casás (ida-vuelta) – Camposancos – Manuel Lago Lago – Estr.Fragoselo (hasta cruce Río da Barxa).	2-3 viajes
31	H.Meixoeiro – R.Bembrive (en viajes alternos) – Vella de Madrid – M.Álvarez – R.Nieto – M.Garrido – Gregorio Espino – Trv.Vigo – San Lorenzo – G.Barbón – S.Badía – Buenos Aires – Trv.Vigo (recorrido circular)	60’


La línea 24, sustituta de la C4B, a su paso por Urzáiz

Esta reforma trajo una novedad, y es la implantación de tramos de recorrido que solo se realizaban si se llamaba previamente a un teléfono gratuito. Esta medida se implantó en los dos viajes de la línea 7 que iban al Cementerio de Valadares y en los viajes del 31 que iban a la Residencia Asistida, en el primer caso si nadie había llamado el bus acababa en Garrida, en el segundo caso no hacía esa ampliación. Pero tras encontrarse algunos problemas debido a que a veces hacía falta el bus de un momento a otro, además de la incomodidad de tener que llamar el día anterior, hizo que esa medida fuera suprimida al cabo de una semana.
Además la línea 18 tuvo que ser reformada, dado que con la nueva configuración, aparte de desaparecer el servicio de la línea 21, se dificultaba la conexión con los centros de salud de Sárdoma y Carneiras. Por lo tanto, la línea 21 volvió, pero solo en horario de mañana y con el número 18 también (sí, a día de hoy hay dos líneas distintas con el mismo número).[836]

836 Reestructuración de horarios en Sárdoma-Salgueira. (27 de febrero de 2014). Vitrasa. http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=443

Durante los siguientes meses, algunos viajes fueron modificados para ajustarse a distintas demandas de los ciudadanos. Además, la ampliación a Presas de la línea 27 estuvo parada hasta el 20 mayo debido a que hacía falta instalar unos semáforos en el cruce de la Estrada da Coutada con la Estrada dos Seixiños y el Camiño do Facho, para que el autobús pueda maniobrar sin peligro de quedarse bloqueado por algún coche parado en las proximidades del cruce.[837]

El 23 de junio de 2014, la línea 18 se amplió a la Praza de Miraflores los laborables por la tarde y los festivos[838], el 25 de mayo de 2015 se ampliaron también los viajes de los laborables por la mañana.[839]

El 18 de febrero de 2015 las líneas U1 y U2 sufren reformas. La línea U1 amplía un viaje a primera hora desde Teixugueiras por Eduardo Cabello, Camilo Veiga, Tomás Alonso y ruta normal, y otro viaje desde Coia (Calle Porriño) por Baiona, Redondela y Castelao. La línea U2 por su parte, amplía un viaje desde García Barbón (A Calzada) por Sanjurjo Badía, Buenos Aires, Travesía de Vigo, Pizarro y ruta normal.[840]



La línea 27, resultado de una fusión entre el C6 y el C9B

Además, la línea U1 se ampliaba a Plaza de España y la U2 a Plaza de América, haciendo una parada en Gran Vía (en el cruce de la Baixada ó Castaño y la calle Tarragona) y otra en el extremo de cada una de las plazas.

Y entonces, se abre el Hospital Álvaro Cunqueiro, que necesita servicios propios. Por ello, entre el 6 de julio y el 21 de agosto de 2015, se creó una nueva línea, conocida como H,

837 Servicios con modificaciones. (25 de febrero de 2014). Vitrasa. http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=441
838 Ampliación servicio L18. (18 de junio de 2014). Vitrasa. http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=441
839 Ampliación servicio L18. (26 de mayo de 2015). Vitrasa. http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=561
840 Vitrasa refuerza el servicio al campus universitario. (10 de febrero de 2015). Vitrasa. http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=540

que saldría de la Plaza de América por Avenida de Castrelos y Estrada de Clara Campoamor hacia el Álvaro Cunqueiro, con frecuencia de 30 minutos, funcionaba de 7 a 16 horas, que es cuando funcionaba el hospital.[841]

Cuando el Álvaro Cunqueiro comenzó a funcionar a pleno rendimiento se crearon dos nuevas líneas, se ampliaron otras dos y se hicieron algunas modificaciones:[842]

- **Línea H1:** Saldría de García Barbón, 7 por Policarpo Sanz, Pi y Margall, López Mora, Avenida de Castrelos (vuelta Alcalde Portanet y Fragoso), Clara Campoamor y Hospital Álvaro Cunqueiro, con frecuencia de 60 minutos laborables.

- Línea H2: Desde el Álvaro Cunqueiro por Clara Campoamor, Avenida Castrelos, Gran Vía, Avenida Madrid, Gregorio Espino, Travesía de Vigo, Pizarro, Gran Vía, Avenida Castrelos, Clara Campoamor y Hospital Álvaro Cunqueiro. Frecuencia de 30 minutos los laborables por la mañana y de 60 los laborables por la tarde, sábados y festivos.

Por su parte, la línea 6 amplía desde la iglesia de Beade por la Estrada do Porto y la Estrada da Venda, los laborables, el 18 pierde sus tres viajes a Matamá y pasan a ir al Hospital Álvaro Cunqueiro. A cambio, el 12B, se ampliaría al Cunqueiro por las mañanas por Canteiros, Manuel Cominges y Ramiro Pascual hacia el Cunqueiro, yendo por las tardes y los fines de semana directamente por Clara Campoamor.



La línea H1, que comunica el centro con el Hospital Álvaro Cunqueiro

Y de paso, la línea 27 pasaría a ir en los viajes de ida y vuelta por la Avenida de Castrelos, en vez de ir por Alcalde Portanet y Fragoso, para cumplir mejor el horario.

Otra reforma que se hizo fue crear una nueva línea nocturna, la N3[843], que entraría en funcionamiento entre el 17 de julio y el 5 de septiembre de 2015, sale de Teixugueiras por

841 Nuevo servicio al Hospital Álvaro Cunqueiro. (3 de julio de 2015). Vitrasa. http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=571

842 Nuevo servicio Hospital Álvaro Cunqueiro (a partir del 24 de agosto). Vitrasa. http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=587

843 Nuevo servicio nocturno a Navia. (20 de julio de 2015). Vitrasa. http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=581

Circunvalación, Eduardo Cabello, Camilo Veiga, Tomás Alonso, Conde de Torrecedeira, Pi y Margall, Policarpo Sanz y García Barbón (hasta la rotonda de Rosalía de Castro). De vuelta por Policarpo Sanz, Pi y Margall, López Mora, Fragoso, Pablo Iglesias, Padre Seixas y Teixugueiras. Funcionaría los viernes por la noche y las vísperas de festivo con frecuencia de 60 minutos. Esta línea se justificaba por la demanda existente en el polígono de Navia. Este servicio volvió a funcionar entre el 4 de diciembre de 2015 y el 5 de enero de 2016.

De los datos extraídos durante el servicio del N3 se modificaron los nocturnos. A partir del 4 de febrero de 2016, las líneas nocturnas sufrirían las siguientes modificaciones:

- El N1 perdería el recorrido de la Avenida de Samil más allá de la Avenida de Europa, donde haría la cabecera.
- El N2 dejaría de ir a Samil e iria a Teixugueiras, yendo además en sentido centro por la calle Porriño, Baiona y Redondela.[844]

Pero Vitrasa enseguida recuperaría el N3, se trataría de un viaje que saldría los sábados a las 3:45 (viernes noche) de Plaza de América por Camelias, Romil, Policarpo Sanz, Urzáiz, Travesía de Vigo, Gregorio Espino, Martínez Garrido, Ramón Nieto y Avenida da Ponte (hasta la cabecera del 15A).[845]



La línea H2, que comunica el Calvario y la Gran Vía con el Hospital Álvaro Cunqueiro

El 2 de septiembre de 2015, a petición de los trabajadores del Cunqueiro, se crea la línea H, que consiste en un viaje que sale a las 7:05 de Teixugueiras y discurre por la VG-20, Eduardo Cabello, Camilo Veiga, Tomás Alonso, Coruña, Fragoso, Balaídos, Castrelos, Clara Campoamor y Hospital Álvaro Cunqueiro.[846]

844 Nuevo servicio nocturno a Navia. (28 de enero de 2016). Vitrasa. http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=625

845 Nueva línea N3. (22 de abril de 2016). Vitrasa. http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=638

846 Modificación horaria L6 y nuevo viaje línea H. (2 de septiembre de 2015). Vitrasa. http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=596

Por otra parte, el 14 de diciembre de 2015 la línea H1 se ampliaba en horario de mañana desde García Barbón por Pontevedra, Areal, Plaza de Compostela, García Olloqui, Cánovas del Castillo (A Laxe), García Olloqui, Reconquista y ruta normal, ampliación justificada para conectar la estación marítima con el Álvaro Cunqueiro.[847]

Durante las Navidades de 2015, la línea C1 pasó a funcionar en horario nocturno los viernes y vísperas de festivos, con frecuencia de 30 minutos. Este servicio se implantó también para el verano.[848]



La línea H3, que comunica el Hospital Álvaro Cunqueiro con Ramón Nieto, Aragón y Teis. Imagen: Flickr (mistervigo) https://www.flickr.com/photos/150642855@N08/36813743680/

El 2 de enero de 2016 la línea 10 pasaba a ir por Conde de Torrecedeira en sentido Saiáns.[849] Y por otra parte, el 12B ampliaría al Vigosónico por Clara Campoamor en un viaje sentido ida y otro sentido vuelta los sábados y domingos[850], servicio eliminado el 30 de abril de 2017 por falta de usuarios.[851]

El 7 de noviembre de 2016 el 5B perdería el recorrido hacia la calle Porriño en dirección a Navia, además de que los sábados haría recorrido circular por Navia por Ricardo Mella, Ufas, Pedra Seixa, Poza Cabalo, Teixugueiras y Limpiño, además de sufrir modificaciones en algunos horarios.[852] Respecto a las líneas del Álvaro Cunqueiro, en distintos puntos de la ciudad se exigió un servicio directo a este hospital, sin tener que realizar transbordos. Especialmente en Teis, donde todos los martes se convocó una manifestación por Sanjurjo Badía.

---

847 Ampliación H1 estación marítima. (11 de diciembre de 2015). Vitrasa. http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=613
848 Línea Circular Centro – Servicio especial Navidad. (27 de noviembre de 2015). Vitrasa. http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=611
849 Nuevo recorrido L10. (29 de diciembre de 2015). Vitrasa. http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=618
850 Nuevo servicio Vigosónico sábados y domingos (festivos no). (26 de mayo de 2016). Vitrasa http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=644
851 Eliminación servicio Vigosónico. (27 de abril de 2017). Vitrasa. http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=719
852 Modificaciones línea L5. (2 de noviembre de 2016). Vitrasa. http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=683

La respuesta llegó el 2 de mayo de 2017, con la línea H3. Esta línea parte de García Barbón (Calzada) e iría por Sanjurjo Badía, Buenos Aires, Travesía de Vigo, Aragón, Jenaro de la Fuente, Ramón Nieto, Manuel Álvarez, Estrada Vella de Madrid, Estrada Lameiro, Estrada Moledo, Estrada Marco, Saa, Seixo, Venda y Álvaro Cunqueiro. Durante la primera semana, el recorrido de vuelta solo recogía viajeros en el hospital, haciendo el resto de paradas solo para dejar viajeros.[853]

En los primeros días de septiembre de 2017 se realizaron varias modificaciones:

- Las líneas 4C y 23 pasaban a ir desde Travesía de Vigo por Jenaro de la Fuente, Martínez Garrido y Gregorio Espino, es decir, al revés que el recorrido habitual, sin entrar en la estación de autobuses
- La línea C2 haría cabecera en Gregorio Espino, fuera de la estación de autobuses.
- La línea C1 modificaría sus horarios y los sábados entre las 10 y 14 y de 17 a 20 tendría frecuencia de 12 minutos, y lo mismo los festivos de 19 a 20.
- Las líneas 8 y U1 pasarían a ir por Fragoso y Avenida de Balaídos en sentido universidad.
- La línea 31 tendría frecuencia de 75 minutos los sábados y festivos.
- La línea 29 pasaría a ir una sola vez por Casás, para dejar y recoger viajeros, en lugar de hacerlo dos veces.

Además, el 18 de septiembre de 2017 la línea 28 pasaría a ir por la Subida á Madroa y el Camiño da Devesa en lugar de ir por el Camiño do Monte Vixiador.[854] El 16 de abril de 2018, la línea 18 se dividiría en tres líneas, la 18A, el 18B y el 18H, dentro de un proceso de pequeños cambios horarios para aumentar la puntualidad de las líneas.[855]

El 1 de junio se puso en marcha un servicio experimental al Parque Tecnológico. Consistía en dos líneas que partían de madrugada desde Caños y desde la Avenida de Castelao (hacia Navia) dirección al Parque Tecnológico y una línea que conectaba el Parque Tecnológico con el Hospital Álvaro Cunqueiro, donde los usuarios podrían transbordar con las líneas que llevaban allí.[856] Debido al escaso uso, el servicio se finiquitó el 16 de julio.[857]

El 5 de noviembre la línea 7 se amplió desde Estrada de Valadares por Estrada de Zamáns y Camiño Antergo de Maquías, modificación que trajo polémica, como vimos más arriba, y que obligó a suspenderlo a la semana siguiente.

---

853 Nuevo servicio al Hospital Álvaro Cunqueiro H3. (28 de abril de 2017). Vitrasa. http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=721
854 Modificación L28. (17 de septiembre de 2017). Vitrasa. http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=773
855 Modificación horario L18. (12 de abril de 2018). Vitrasa. http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=836
856 Nuevo servicio experimental de transporte público al PTL. (25 de mayo de 2018). Vitrasa. http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=851
857 Servicio experimental PTL. (12 de julio de 2018). Vitrasa. http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=873

Entre el 13 de julio y el 31 de julio de 2019 se puso en marcha un servicio experimental para facilitar los desplazamientos a los montes de Vigo los fines de semana. Con todo, no tuvo éxito y fue retirado prematuramente, debido también al mal tiempo que caracterizó al verano de 2019. Este servicio consistía en:



La línea 18 se dividió en tres, el 18A, 18B y 18H. Imagen: Flickr (mistervigo) *https://www.flickr.com/photos/150642855@N08/40328969130/*

- Tres expediciones de Urzáiz al Monte Vixiador, por el recorrido del 9B en laborables, desviándose al Vixiador a partir de la AVV de Candeán.

- Un servicio al Monte dos Pozos desde la Plaza de España por el recorrido del 7, y la prolongación de dos viajes del 7 que terminaban en Seoane.

- La creación de una parada para el 8 en el Parque Forestal de Beade.[858][859]

Desde finales de 2019 se decidió establecer un sistema de frecuencias dinámicas, con una base general, con frecuencias de 34/68', con horarios de paso irregulares. Dicho plan pretende mejorar la puntualidad y eliminar las ataduras tradicionales de los horarios de paso fijos, permitiendo un mayor dinamismo en el servicio, además de mejorar los descansos del personal de conducción, haciendo que con más de un 90% de posibilidades se llegue a las cabeceras a tiempo. Dicho plan comenzó justo antes de Navidad, cuando más tiempo se necesita debido al colapso general de tráfico que sufre el centro de Vigo y las zonas donde se encuentran los centros comerciales, especialmente desde el auge de visitantes que vienen a ver las luces de navidad. Estos horarios se aplicaron de esta manera:
- 14 de noviembre de 2019: L5 y L11[860]
- 15 de noviembre de 2019: L16 (todos) y L24 (laborables)[861]

---

858 Servicio Montes de Vigo. (10 de julio de 2019). Vitrasa. https://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=976
859 Finalización del servicio Montes de Vigo. (31 de julio de 2019). Vitrasa. https://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=984
860 Plan especial transporte Navidad. (14 de noviembre de 2019). Vitrasa. https://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=1008

- 26 de noviembre de 2019: L4[862] y L23[863]
- 20 de diciembre de 2019: L9 (todos) y L27 (laborables)[864][865][866]
- 9 de marzo de 2020: C2 (todos)[867], L15 (todos)[868] y L24 (sábados y festivos)[869]
- 11 de mayo de 2020: C3, L13 y L31
- 22 de julio de 2021: L17[870] (corregida el 13 de agosto)[871]
- 25 de septiembre de 2021: L25 (sábados)[872]

El 9 de diciembre de 2019 se creó una nueva línea, la 20, que discurriría desde la Plaza de América por Castelao, Tomás Paredes, Atlántida, Viña Grande, Sobreira, Freixeiro, Avenida Europa, Castelao y Plaza de América. Contaría con tres expediciones de ida y otras tres de vuelta, con una cuarta que acabaría en la calle Porriño.[873] Se trata de un servicio muy demandado por los vecinos de Alcabre y los usuarios de la residencia de Santa Marta, que se veían obligados a ir a la Avenida de Europa o a la Avenida de Atlántida si querían usar el autobús. El 16 de marzo de 2020 fue suprimido debido al estado de alarma y no ha sido repuesto.

El 24 de febrero de 2020, con la entrada en vigor de la concesión XG624, el servicio de Vitrasa a Lamosa y Negros pasaría a prestarse a través de Autos González, por lo que la línea 28 pasó a terminar en el Vigozoo en todos los viajes que iban a Lamosa y Negros, excepto a las 6:45, que saldría del cruce de Requeixo, y a las 13:15, que prolongaría hasta Rabadeira, por lo que el 22 de febrero se realizó el último viaje a Negros.[874]

861 Plan especial transporte Navidad. (14 de noviembre de 2019). Vitrasa. https://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=1008
862 Plan especial transporte Navidad L4. (25 de noviembre de 2019). Vitrasa. https://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=1022
863 Plan especial transporte Navidad L23 (25 de noviembre de 2019). Vitrasa. https://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=1021
864 Cambio de horario L9A laborables (19 de diciembre de 2019). Vitrasa, https://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=1038
865 Cambio de horario L27 laborables. (19 de diciembre de 2019). Vitrasa https://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=1040
866 Cambio de horario L9B laborables. (19 de diciembre de 2019). Vitrasa. https://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=1041
867 Línea C2 Corte Porta do Sol nuevo recorrido desde el día 09 de marzo de 2020. Vitrasa. https://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=1073
868 Línea 15 Corte Porta do Sol nuevo recorrido desde el día 09 de marzo de 2020. Vitrasa. https://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=1074
869 Línea 24 Corte Porta do Sol nuevo recorrido desde el día 09 de marzo de 2020. Vitrasa. https://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=1075
870 Linea 17: Actualización horaria. (21 de julio de 2021). Vitrasa. https://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=1257
871 Línea 17: Actualización horaria. (13 de agosto de 2021). Vitrasa. https://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=1271
872 Línea 25: Actualización horaria (sábados). (23 de septiembre de 2021). Vitrasa. https://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=1298
873 Nuevo Servicio Santa Marta. (4 de diciembre de 2019). Vitrasa. https://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=1031
874 Modificación L28. (21 de febrero de 2020). Vitrasa. https://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=1063

El 9 de marzo de 2020 se cortaría la Puerta del Sol y Elduayen, para la construcción del túnel que discurrirá por debajo de dichas calles, durante un período mínimo de dos años. Por lo que sería obligatorio desviar las líneas que discurren por ese tramo:

- La línea C2 desde Reconquista irá por Policarpo Sanz, Colón, Urzáiz, Gran Vía, Puerto Rico y ruta normal.
- Las líneas C3, 5A, 8, 9A, 10, 11 (sentido San Miguel), 15C y N1 (sentido Samil) discurrirán por Conde de Torrecedeira, Berbés, Cánovas del Castillo, Plaza de Compostela, Policarpo Sanz y ruta normal. Las líneas 5A, 8 y 11 irán a Plaza de América por Coruña.
- Las líneas 4A, 4C, 7, 12B y N1/N2 (sentido Caños) desde Urzáiz irán por República Argentina, Colón, Urzáiz, Gran Vía, Venezuela, Camelias y ruta normal. El 12B en sentido H.Meixoeiro desde Camelias irá directamente por Venezuela y Gran Vía.
- Las líneas 5B, 17 y N2 desde García Barbón irán por Colón, Urzáiz, Gran Vía, Venezuela, Camelias (L17 y N2), Paseo de Granada, Cachamuíña, Falperra, Pi y Margall (L5B)
- La línea 9B iniciará su servicio en Reconquista y terminará en Colón.
- La línea 11 en sentido Cabral desde Camelias irá por Venezuela, Gran Vía y Urzáiz.
- La línea 12A sentido Meixoeiro discurre por Venezuela y Gran Vía, en sentido Saiáns desde Plaza de España lo hará por Couto, Marqués de Alcedo, Paseo de Granada, Cachamuiña, Falperra y ruta normal.
- La línea 15B irá por Colón, Policarpo Sanz y Plaza de Compostela.
- La línea 24 discurrirá por Areal, Plaza de Compostela, Reconquista, Policarpo Sanz y ruta normal.
- La línea H1 desde Plaza de América irá desde Plaza de América por Coruña, Conde de Torrecedeira, Túnel de Beiramar, Areal, Colón, Policarpo Sanz, Velázquez Moreno, Plaza de Compostela, Cánovas del Castillo, Beiramar, Coruña y ruta normal.[875]

E inmediatamente después de la aplicación, la pandemia del COVID-19 avanzaba. El jueves se suspendieron las clases en la universidad, y el sábado se declaró el Estado de Alarma. Por lo tanto, a partir del domingo estaría prohibido circular por las vías públicas salvo por razones debidamente justificadas. En el decreto del estado de alarma se establecía que los servicios de transporte público se pueden reducir en un 50%. Por lo tanto, desde el 16 de marzo de 2020, se aplicarían servicios reducidos. Dichos servicios se aumentarían en las distintas fases de la desescalada. El 13 de junio se recuperaron la mayoría de servicios y los horarios de los fines de semana completos.[876]

El 29 de junio de 2020 la línea H1 circulará por Conde de Torrecedeira en ambos sentidos.[877] El 10 de julio el 12B recuperaría su recorrido por Matamá[878] y el 14 de septiembre el 8 dejaría de terminar en Plaza de América los laborables para recuperar su

---

875 Cambios de líneas con motivo de la construcción del túnel de la Puerta del Sol. (6 de marzo de 2020). Vitrasa. https://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=1070
876 Servicios desescalada. (13 de junio de 2020). Vitrasa. https://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=1120
877 Modificación recorrido H1 (25 de junio de 2020). Vitrasa. https://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=1127
878 Actualización horaria L12B y H2. (10 de julio de 2020). Vitrasa. https://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=1136

recorrido habitual.[879] El 28 de septiembre de 2020 la línea H1 pasaría a circular por Fragoso, Val Miñor y Alcalde Portanet en ambos sentidos.[880]

Con la declaración de estado de alarma, y la aplicación de un toque de queda entre las 23:00 y las 6:00, las líneas N2 y N3 quedaron suspendidas, a partir del 30 de octubre de 2020 por lo que los fines de semana, solamente circulará el N1 con los horarios de laborables.[881]

El 7 de diciembre de 2021 la línea C2 suspendía su servicio, debido supuestamente a los cortes de tráfico que se realizaban en el centro por las luces de navidad.[882]

El 27 de diciembre de 2021, tras la huelga ejercida por los trabajadores de Vitrasa se recortaron las siguientes líneas[883]:

- L7: Pasaría a iniciar y terminar el servicio en Camelias, 135/136 excepto a primera hora de la mañana.
- L8: Pasaría a iniciar y terminar en la Plaza de América excepto a primera hora y los festivos.
- L9A: Pasaría a iniciar y terminar en Urzáiz/G.Barbón, salvo a primera hora de la mañana, y la frecuencia pasará a 40 minutos laborables.
- L9B: Pasaría a contar con una frecuencia de 136 minutos.
- L10: Pasaría a iniciar y terminar en la Plaza de Eugenio Fadrique salvo a primera hora de mañana los laborables y sábados.
- L14: Pasaría a contar con frecuencia de 2-3 horas en laborables.
- L16: Pasaría a contar con frecuencia de 136 minutos en laborables.
- L18A: Pasaría a contar con frecuencia de 136 minutos los laborables y a iniciar y comenzar en la Plaza de Miraflores.
- L18B/H: Deja de prestar servicio.
- L24: Pasaría a contar con frecuencia de 136 minutos los laborables.
- L25: Pasaría a contar con frecuencia de 2-3 horas los laborables.
- L27: Pasaría a contar con frecuencia de 136 minutos los laborables.
- L28: Perdería la mayoría de viajes los laborables.
- L29: Frecuencia de 60 minutos los laborables, con expediciones alternas a Casás y Fragoselo.

879 La línea 8 recupera su recorrido habitual. (10 de septiembre de 2020). Vitrasa https://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=1159
880 Línea H1 | Nuevo recorrido. (21 de septiembre de 2020). Vitrasa. https://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=1164
881 Servicios especiales Nocturno: Estado de alarma COVID-19. (30 de octubre de 2020). Vitrasa. https://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=1174
882 Línea C2: Interrupción servicio. (4 de diciembre de 2021). Vitrasa. https://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=1335
883 Servicio disponible a partir del 27 de diciembre (SUSPENSIÓN PAROS CONVOCADOS). (26 de diciembre de 2021). Vitrasa. https://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=1358

Estos servicios fueron recuperándose con el paso de los días, entre el 3 y el 24 de enero de 2022[884], excepto la línea 8. Esta línea se fusionó con la línea 9A, y dio lugar a la nueva línea A (Universidad – Aeropuerto), que comenzó a funcionar el 12 de abril de 2022.[885]

Este último servicio tendría una frecuencia de unos 36' entre la Plaza de Eugenio Fadrique y Peinador, ampliándose en la mitad de los viajes a la Universidad. Los fines de semana comenzaría y terminaría en el centro, excepto determinados viajes que se prolongarían a la Universidad.

Para sustituir al C2 en la zona de San Roque, la línea H2 pasaría a circular en determinados viajes por las calles Puerto Rico, Couto de San Honorato y Reiseñor, en lugar de hacerlo por la Avenida de Madrid. Esta modificación se establecería a partir del lunes 7 de marzo.[886]

En navidades se amplió el servicio nocturno, estableciendo una frecuencia de 40 minutos para la línea N1 en los días importantes.[887]

884 Servicio desde el 24 de enero de 2022 (reposición líneas 9A y 10). Vitrasa.es https://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=1367

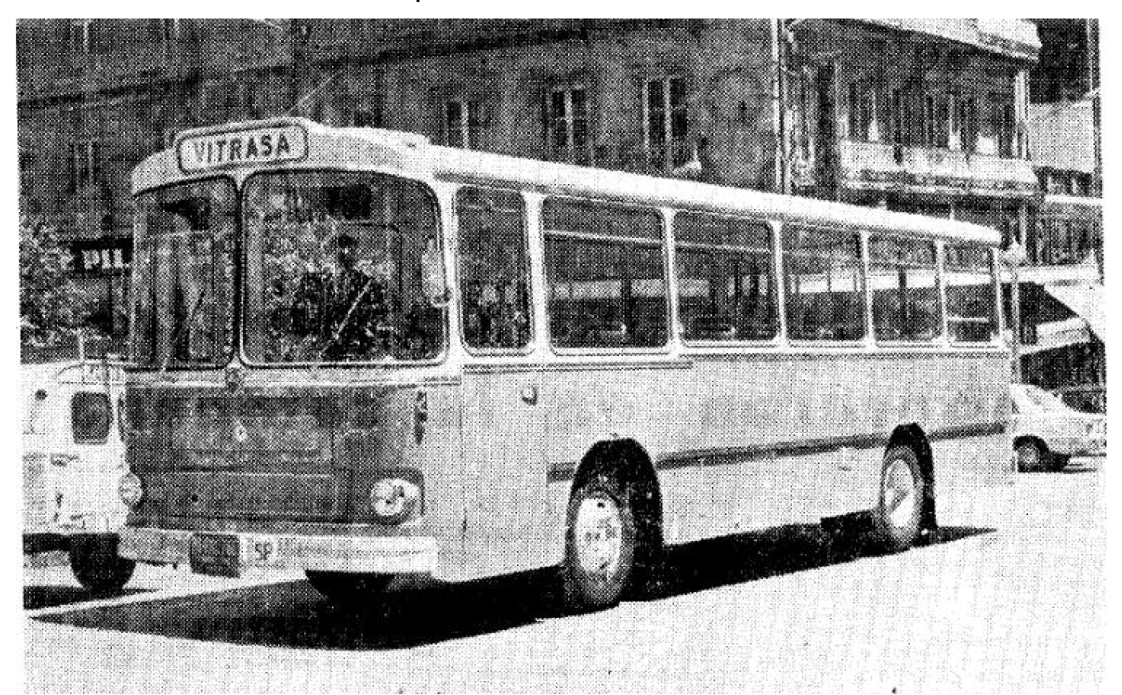
885 Línea A (Aeropuerto – Vialia – Universidad). Vitrasa.es https://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=1403

886 Línea H2: Actualización horaria. Vitrasa.es https://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=1389

887 Ampliación servicio línea nocturna por Navidad, los viernes, sábados y vísperas de festivo. Vitrasa.es https://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=1528

4 – Instalaciones y parque móvil

Ya antes de la adjudicación, Vitrasa tenía adquiridos decenas de autobuses, y un mes más tarde, el 24 de junio de 1968 se presentó el primer autobús ante las autoridades, en la Puerta del Sol[888]. Se trata de un Pegaso Comet con 80 plazas y tres puertas, dos de salida y una de entrada. No dejó de ser sorprendente que, en tan solo un mes, Vitrasa ya tuviera un autobús totalmente listo para ser utilizado.



El primer autobús de Vitrasa, presentado en sociedad el 10 de julio de 1968.
Imagen: Faro de Vigo, 25 de junio de 1968. p.9

El 30 de julio de 1968 se presentaron los primeros 32 autobuses que ejercerían el servicio y que circularían a partir del día siguiente. Los autobuses eran:

- 23 Pegaso 5062/B numerados de 4 a 26
- 7 Pegaso 5023-1 numerados de 71 a 77
- 2 Barreiros Saeta 35 numerados como 151 y 152.

888 El primer autobús de transporte urbano. (25 de junio de 1968). Faro de Vigo. p.9.



Presentación de microbuses de Vitrasa, el 28 de agosto de 1968. Supuestamente, en el manjar que acompañó a esta presentación se produjo la famosa entrega de regalos a los concejales por el director de Vitrasa. Imagen: Faro de Vigo, 29 de agosto de 1968. p.8

Los Pegaso 5062/B eran vehículos de 80 plazas mientras que los Pegaso 5023-1 permitían llevar a 100 personas. Los Barreiros Saeta 35 eran microbuses y estaban reservados para ciertas líneas.

A la semana siguiente entraron más vehículos en servicio, concretamente otros 7 Pegaso 5062/B numerados de 27 a 33. Y el 28 de agosto se presentaron 3 Barreiros Saeta 35 numerados como 153, 154 y 155. Al finalizar esa presentación, de noche, se hizo un banquete en el Gran Hotel Samil. Ese banquete tuvo centenares de comensales y allí estaba entre otros la directiva de Vitrasa y el alcalde.

El 8 de agosto de 1968 se pusieron en servicio otros 15 Pegaso 5062/B numerados de 34 a 48 y 13 Pegaso 5023-1 numerados de 78 a 90.

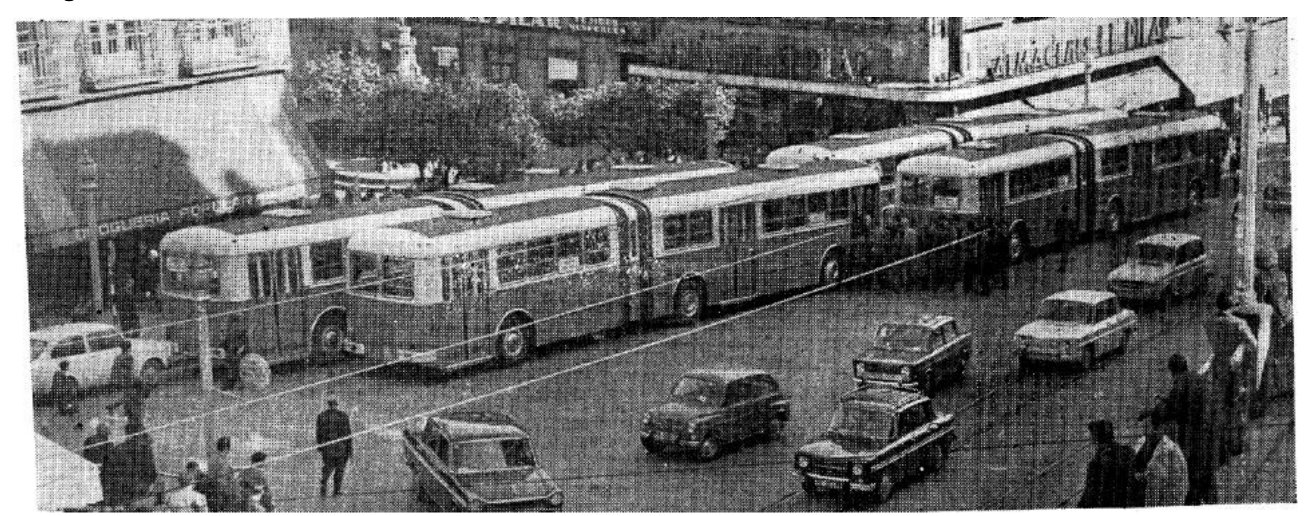
En octubre se pusieron en marcha otros dos microbuses Barreiros Saeta 35, numerados como 160 y 161.

El 3 de noviembre de 1968 se pusieron en marcha otros 7 Pegaso 5062/B numerados de 91 a 97.

Y el 8 de febrero de 1969 se presentaron cuatro autobuses articulados de marca Pegaso y modelo 6035/A[889], con un motor de 185 CV y carrozados por Castro-Caride. Estos cuatro autobuses estaban numerados de 201 a 204 y se utilizarían en las horas punta, de

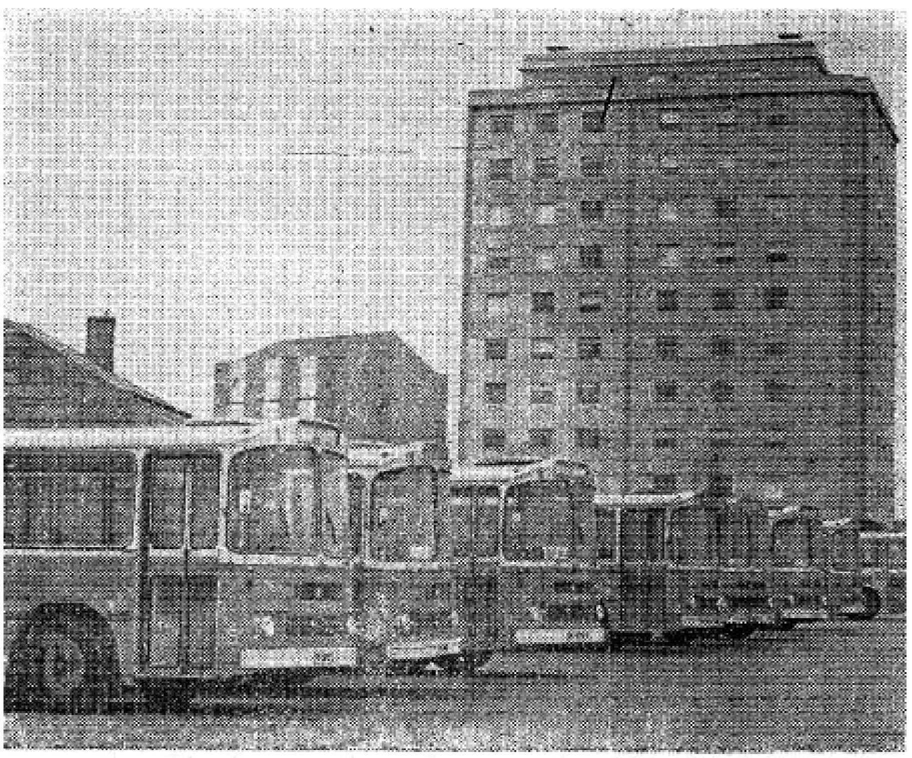
889 Vitrasa, desde ayer, ha puesto en servicio cuatro "orugas". (9 de febrero de 1969). Faro de Vigo. p.10

mayor aglomeración de público, y en servicios especiales, como los partidos del Celta y en las playas, dado que tenían una capacidad para 160 viajeros. En esa presentación, se habló de la posibilidad de levantar unas cocheras propias, dado que se preveía que se iba a alcanzar una flota de 300 vehículos y los autobuses aparcaban en la Avenida de Fragoso.



Los autobuses articulados el día de su presentación. Imagen: Faro de Vigo, 9 de febrero de 1969. p.10

El hecho de que aparcaran en la calle obligó a construir unas cocheras de forma urgente, y Vitrasa se puso manos a la obra, y consiguió un gran terreno en un lugar conocido como A Barxa, en San Andrés de Comesaña[890]. Los terrenos se consiguieron mediante su compra a numerosos pequeños propietarios. La primera fase de las obras se inauguró el 27 de marzo de 1971. Las cocheras tendrían una capacidad para unos 200 autobuses, además de talleres, aseos, una torre de lavado y cuatro tanques subterráneos de gas-oil con una capacidad de 30.000 litros. Se invirtieron unos 50 millones de pesetas de la época. En cuanto al edificio, el 8 de abril de 1974 se colocó la primera piedra. El edificio ocuparía unos 6.000



Autobuses aparcados en Fragoso, su sitio habitual. Imagen: Faro de Vigo, 5 de julio de 1980, p.16

890 Inauguración del parque de autobuses y microbuses de Vitrasa. (28 de marzo de 1971). Faro de Vigo. p.15

metros cuadrados y en él se ubicarían las oficinas, viviendas para personal directivo y los talleres. Estos últimos se construirían en módulos de 12 metros, con una luz de 50 metros y libre de apoyos, es decir, no hay columnas en su interior, para facilitar el movimiento de los autobuses por su interior.



Felicitación de año nuevo de Vitrasa. Imagen: Faro de Vigo, 24 de diciembre de 1969. p.9

Otro problema que tenía el servicio era la falta de marquesinas. En las paradas no existía más cubrición que la que pudiera aportar algún balcón o portal próximo. El 17 de enero de 1972 se empezó a tratar esa cuestión, pero muchas marquesinas no podían instalarse

dado la estrechez en las aceras, que hacía imposible instalar una marquesina sin perturbar la movilidad de los peatones.[891]

Y por si fuera poco, Vitrasa fue obligada en mayo de 1972 a retirar los primeros postes de parada, dado el peligro que suponían, tanto que eran conocidos popularmente como “rompecabezas” dado que un peatón despistado podía golpear con su cabeza en ellos, por lo bajos que eran.[892]

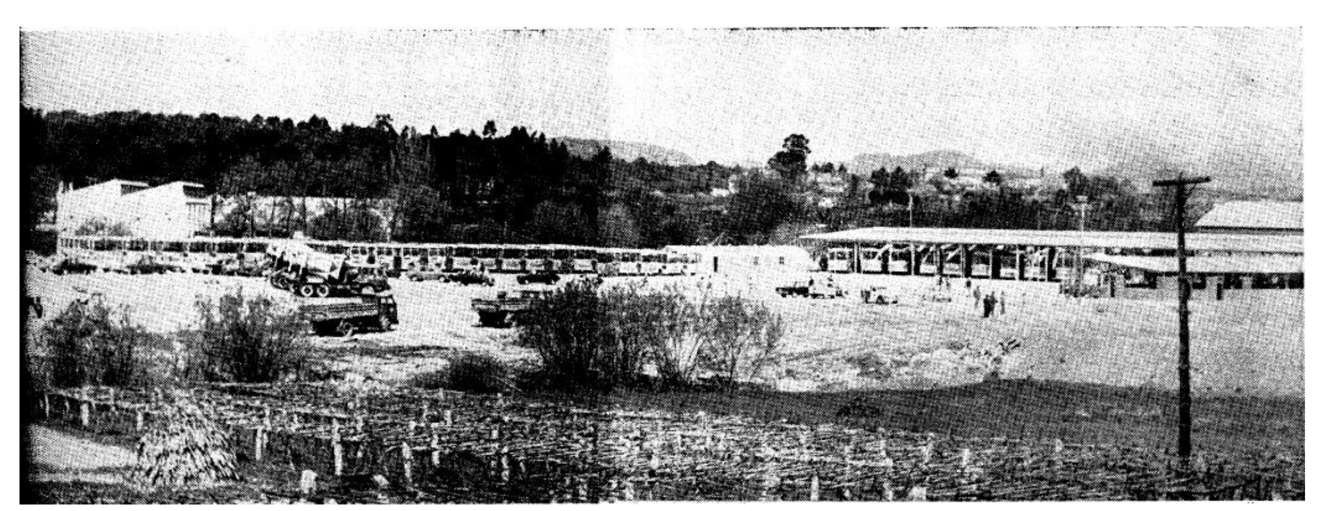
La flota de Vitrasa, a 4 de febrero de 1975, según declaraciones de Gonzalo Álvarez Arrojo en Faro de Vigo se compone de:
- 46 Pegaso 5062
- 53 Pegaso 5023-1
- 4 Pegaso 6035/A
- 15 microbuses Barreiros
- 5 microbuses Pegaso
- 9 autobuses de la empresa de los Hermanos Martínez de los que se hizo cargo tras la compra de varias concesiones a esta empresa.



Edificio del polígono de Coia destinado a productores de Vitrasa el día de su inauguración. Imagen: Faro de Vigo, 11 de julio de 1975. p.13

891 El reglamento municipal de taxis, otro asunto a tratar en la misma situación. (16 de enero de 1972). Faro de Vigo. p.10
892 No habrá “rompecabezas” en las calles viguesas. (4 de mayo de 1972). Faro de Vigo. p.10

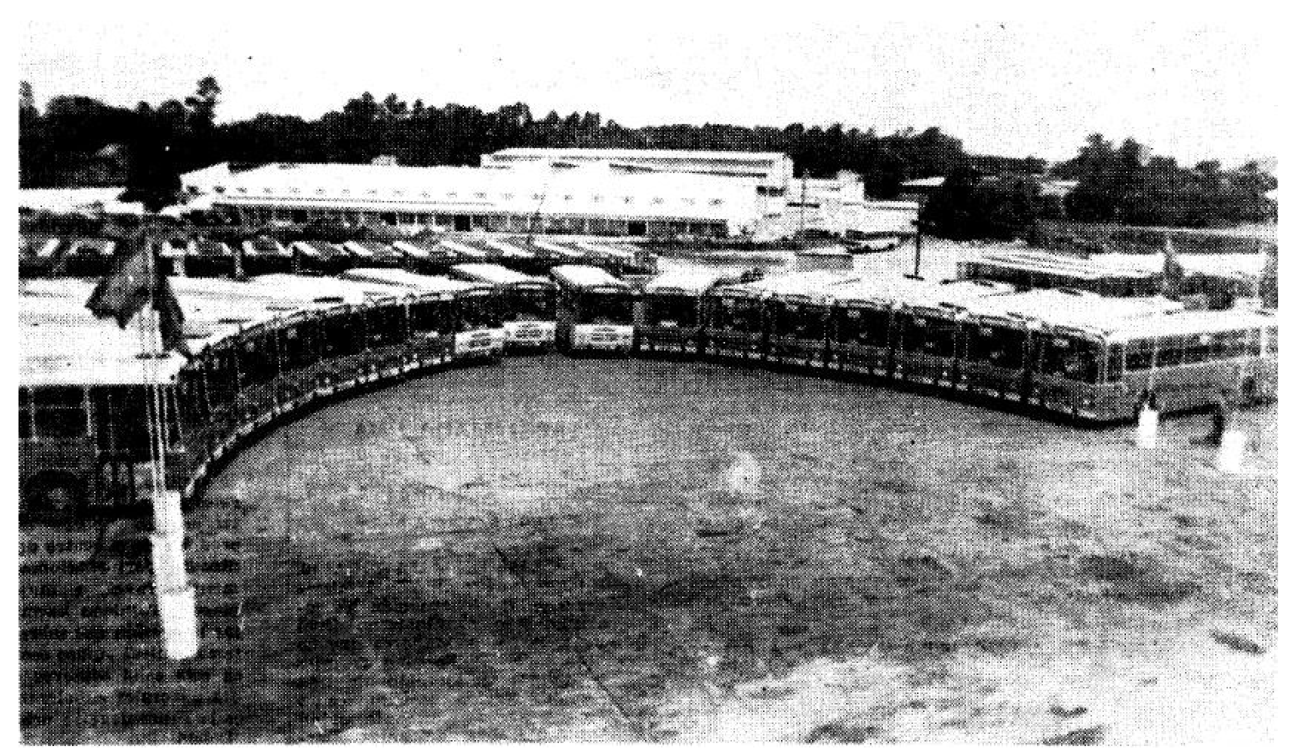
Además, la empresa construyó un edificio destinado a sus empleados, en el número 13 de la calle Baiona, en el polígono de Coia. Este edificio fue bendecido en 1975 y ocupado por empleados de Vitrasa durante ese año.



Las cocheras de Vitrasa en 1971, ya existía el descampado, pero aún no se había levantado el edificio central, con las oficinas y taller. Imagen: Faro de Vigo, 28 de marzo de 1971. p.15

El 19 de agosto de 1975 se presentarían los primeros 17 nuevos vehículos[893], siendo éstos los primeros que se estrenaron tras la llegada de Vitrasa. Se trata de 12 vehículos Pegaso 5023 CL numerados de 301 a 312 y 5 microbuses Pegaso numerados de 171 a 175. Estos nuevos autobuses incorporaban calefacción, que impedía el empañamiento de los cristales, más visibilidad para el personal de conducción. También incorporaba una luz en el cuadro de mandos que se activaba cuando un viajero está en el recorrido de las puertas, impidiendo que se cierre, ventanas más amplias y distribución de asientos lateral.

893 Vitrasa aumenta su flota. (20 de julio de 1975). Faro de Vigo. p.13

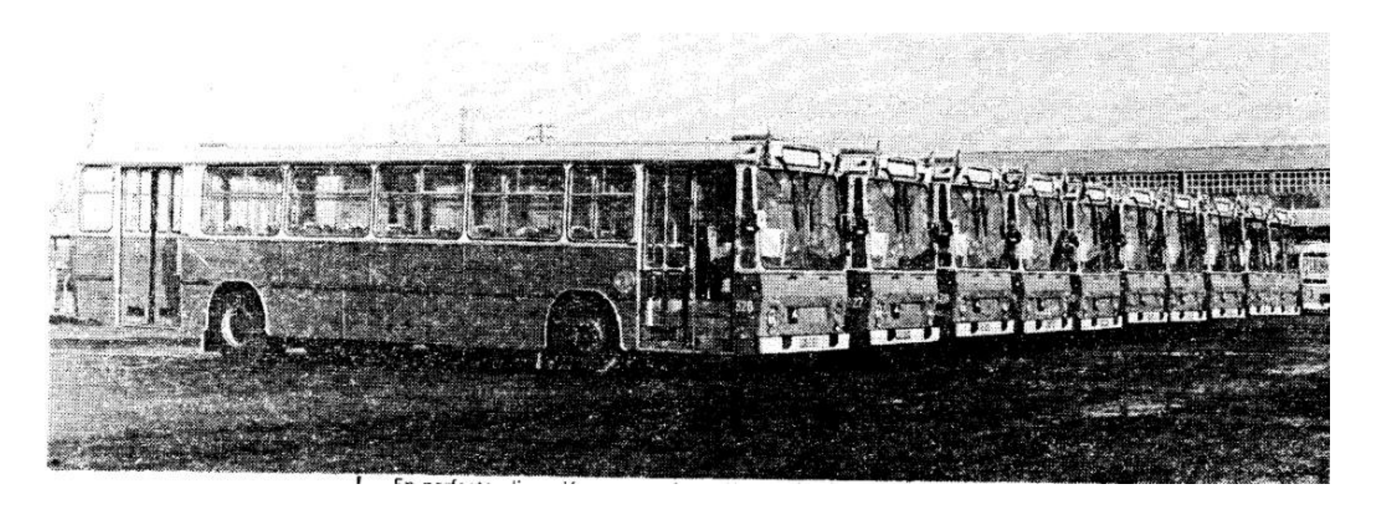


Los 17 nuevos vehículos estrenados en 1975 el día de su presentación. Imagen: Faro de Vigo, 20 de julio de 1975. p.13

Sin presentaciones llegaron más vehículos, del 313 al 320 llegaron en verano de 1977, se trataban de 8 Pegaso 5023 CL, y en 1978 llegaron los vehículos numerados de 321 a 325, es decir, 5 Pegaso 5024 CLN. Estos vehículos se añadieron al parque oficial.

El 3 de enero de 1980 se estrenaron otros 10 nuevos autobuses, numerados de 326 a 335, del modelo Pegaso 5023 CL.[894] Estos vehículos harían las líneas 2, 9, 11 y 22, harían que la flota de autobuses aumentara a 139 vehículos, y traían la novedad de que si la puerta de atrás se encuentra abierta el autobús no arranca.

894 Diez nuevos autobuses para el transporte urbano colectivo. (4 de enero de 1980). Faro de Vigo. p.15



Los Pegaso 5023 CL el día de su presentación, el 3 de enero de 1980. Imagen: Faro de Vigo, 4 de enero de 1980. p.15



Los Pegaso 5023 CL en el Monte do Castro, en su presentación. Imagen: Faro de Vigo, 6 de enero de 1980, p.15

El 22 de septiembre de 1981 se presentaron 12 nuevos autobuses, viniendo éstos ya de color rojo de fábrica, se trataba de 3 Pegaso 5023 CL numerados de 336 a 338 y 9 Pegaso 6038 numerados de 401 a 409.[895]

895 “Vitrasa” incrementa la flota con 12 nuevas unidades. (22 de septiembre de 1981). Faro de Vigo. p.17



Los Pegaso 6038 y 5023 CL de 1981 el día de su presentación. Imagen:Faro de Vigo, 22 de septiembre de 1981. p.17



Nuevo Pegaso 6038 numerado como 410 antes de su estreno. Imagen: Faro de Vigo, 15 de febrero de 1986. p.17

El 26 de agosto de 1982 salió a la circulación un autobús de color blanco en la línea 2, de la marca Mercedes-Benz y con matrícula alemana, con un rótulo que ponía *Vitrasa-2*, se trataba de un vehículo de prueba utilizado durante varios días en distintas líneas para testear su funcionamiento y la posible compra de vehículos de dicha marca para renovar

la flota. Este vehículo tenía el cambio automático de marchas, una altura más baja y una suspensión automática, entre otras características.[896]

El 25 de febrero de 1986 se estrenaron 20 nuevos vehículos y la flota pasaría a ser de color rojo[897], componiéndose de los siguientes vehículos[898]).

MODELO	Num.	Año	Numeración
Pegaso 5062	6	1968	12, 26, 27, 34, 35, 37
Pegaso 5023-1	10	1968	73, 74, 77, 90, 94, 99. 101, 104, 122, 123
Pegaso 6035/A	2	1969	202, 203
Pegaso 5023-CL	12	1975	301-312
Pegaso 5081/1	4	1975	171, 173, 174, 175
Pegaso 5024 10	7	1977	313-319
Pegaso 5024 CLN	6	1978	320-325
Pegaso 5024 DL 5	10	1980	326-335
Pegaso 5023 CL	3	1981	336-338
Pegaso 6038	9	1981	401-409
Pegaso 6038	1	1986	410
Renault PR100.2	10	1986	501-510
Mercedes O-305	9	1986	601-609
TOTAL	89		

896 El autobús blanco de “Vitrasa”. (27 de agosto de 1982). Faro de Vigo. p.19
897 Soto: “Hay una programación de líneas y frecuencias que va a sorprender”. (23 de febrero de 1986). Faro de Vigo. p.20
898 Fuente: https://www.facebook.com/1021896294540786/photos/a.1021896344540781/1348782231852189/?type=3&theater



Los primeros Renault PR100.2 el día de su estreno. Imagen: Faro de Vigo, 27 de febrero de 1986. p.18

Y aparte se presentaron unas nuevas paradas, concedidas a JCDecaux y en las cuales se mostraría la información de las líneas y su recorrido. Estas paradas fueron desapareciendo en el año 2008, y en 2011 se extinguieron en su totalidad salvo una, en la calle Álvaro Cunqueiro, en el número 30, que desapareció en 2019, con la humanización de la calle.



Nuevos Renault PR100.2 en su estreno en febrero de 1987.
Imagen: Faro de Vigo, 17 de febrero de 1987, p.5



Autobús 611 en su presentación. Imagen: Faro de Vigo, 22 de febrero de 1987, p.9

En febrero de 1987 salieron otros tres nuevos Mercedes O-305, numerados como 610, 611 y 612.[899] Más tarde, el 20 de diciembre de 1987, se presentaron los otros 6 Mercedes O-305, numerados de 613 a 618, y 3 Renault PR100.2 numerados como 511, 512 y 513. Estos vehículos iban a ser presentados poco después de los primeros, pero entre las elecciones, la huelga y otros asuntos se demoraron hasta esa fecha.[900]

El 16 de abril de 1988 se puso en marcha un nuevo autobús, un Pegaso 6420 numerado como 701[901], y el 13 de mayo se presentaron tres nuevos Renault PR100.2 numerados como 514, 515 y 516. Para presentar estos vehículos, hicieron algunas rutas de algunas líneas gratis.[902]

---

899 Vitrasa adquirió tres de los doce autobuses previstos para este año. (17 de febrero de 1987). Faro de Vigo. p.5
900 VITRASA presentará hoy sus 12 nuevos autobuses. (20 de diciembre de 1987). Faro de Vigo. p.5
901 Publicidad. Nuevos autobuses para VITRASA. (17 de abril de 1988). Faro de Vigo. p.6
902 Leri quiere que Vitrasa baje sus tarifas paralelamente al precio del combustible. (14 de mayo de 1988). Faro de Vigo. p.7

De todas maneras, aún seguían circulando algunas unidades con 20 años de antigüedad, en unas condiciones precarias en muchas ocasiones, en ellos se colaba el agua de la lluvia y sufrían continuas averías. La presidenta de la Asociación de Vecinos de Travesía de Vigo pidió que retiraran dos unidades, con matrícula PO-61801 y PO-60253, que realizaban la línea 6. Y el 3 de octubre de 1988 los retiraron.[903]


PUBLICIDAD

Nuevos autobuses para VITRASA

guiendo la línea de moder- zación de su flota de auto- uses urbanos de Vigo, VI- RASA, ha puesto en rvicio uno nuevo, de la serie)0. El vehículo, marca PE- ASO 6.420, pertenece a la **ueva generación de autobu- s** TECNOBUS, de PEGA- O, que ofrece una serie de ovedades como son:

- Suspensión neumática integral.
- Caja de cambios automática.
- Motor 12 litros aspirado.
- Carrozado integramente en ENASA.

Con todo ello, VITRASA quiere ofrecer más seguridad, confort y fiabilidad para los viajeros y conductores, cumpliendo así su compromiso con el Ayuntamiento y los usuarios.

Este anuncio le valió el apodo de "uno nuevo" al autobús 701. Imagen: Faro de Vigo, 17 de abril de 1988, p.17

En enero de 1989 llegaron más vehículos, consistentes en 4 Renault PR100.2 numerados de 517 a 520. A mediados de ese mismo año llegarían 4 Mercedes O-405, numerados de 801 a 804.

El 20 de abril de 1991 se presentaron 6 Renault PR100.2, que traían como novedad los asientos tapizados y una nueva distribución de los asientos. Estos autobuses estaban numerados de 905 a 910.[904] Por esas fechas se colocaron decenas de marquesinas por toda la ciudad, manteniendo los postes junto a ellas, aunque se planteó su retirada.[905]

El 20 de mayo de 1992 se presentaron 11 nuevos vehículos, que consistían en 6 Mercedes O-405, numerados como 821, 822, 851, 852 y 853, y otro de color azul numerado como 1101, que prestaría servicio como Transferbús. Por otra parte, se compraron a la TMB de Barcelona 5 microbuses Mercedes O-402 numerados de 1001 a 1005, vehículos que entraron en servicio en Barcelona en el año 1987. Estos vehículos contaban con un letrero electrónico, los primeros que entraron en Vitrasa, y que



Renault PR100.2 estrenados en 1988 en su presentación. Imagen: Faro de Vigo, 14 de mayo de 1988. p.7

903 El lunes, Vitrasa retira de la circulación viejos autobuses. (1 de octubre de 1988). Faro de Vigo. p.7

904 Vitrasa pone en servicio seis nuevos autobuses en las tres líneas principales de la ciudad. (21 de abril de 1991). Faro de Vigo. p.13

905 Nuevas marquesinas para las paradas de Vitrasa. (24 de abril de 1991). Faro de Vigo. p.10

eran idóneos para estos vehículos, dado que irían destinados a líneas combinadas (21, 22, 25, 28 o 29).[906]



Autobús 1003 en la Puerta del Sol. Estos autobuses estuvieron dos años y medio, y eran de segunda mano. A pesar de ello, fueron los primeros que incorporaron los letreros electrónicos, que heredaron algunos Man 11.190 HOCL más adelante. Imagen: Flickr (Miquel Segura) https://www.flickr.com/photos/miquel-s/22394338755/

En abril de 1994[907] se puso en marcha un autobús-laboratorio con la función de chequear las líneas, obteniendo datos cualitativos y cuantitativos de las líneas. El autobús carecía de torno, accediendo los usuarios al interior sin pasar ninguna barrera, dado que el acceso al bus lo controlaba un ordenador y los detalles de la línea se obtenían mediante varios sensores. Los datos que controlaba eran las salidas de la línea y llegadas a la cabecera, recorridos entre la última terminal y base, entradas y salidas de base, todas las paradas que realiza el bus, con apertura de puertas o sin ella, subidas y bajadas de los viajeros y número de personas que lleva el bus en ese momento, distancia entre paradas y el tiempo recorrido entre paradas.

Con la nueva concesión la flota cambiaría, se estrenarían 60 nuevos autobuses, 56 se repintarían a color verde y todos los vehículos anteriores a 1986 serían retirados de la

906 Vitrasa compra nueve buses para su flota, a meses de que termine la concesión. (21 de mayo de 1992). Faro de Vigo. p.8

907 Un autobús laboratorio de Vitrasa recoge datos de las líneas urbanas. (19 de abril de 1994). Faro de Vigo. p.9

circulación. La flota, por lo tanto, en los primeros meses de 1995 se compondría de los siguientes vehículos:[908]

Modelo	Unidades	Año	Numeración	Num.Antigua
Pegaso 6038	1	1986	101	410
Renault PR100.2	9	1986	201-210 (¿falta 207?)(1)	501-510
Mercedes O-305	9	1986	301-309	601-609
Mercedes O-305	9	1987	310-318	610-618
Renault PR100.2	3	1987	211-213	511-513
Renault PR100.2	3	1988	214-216	514-516
Renault PR100.2	4	1989	217-220	517-520
Mercedes O-405	4	1989	319-322	801-804
Renault PR100.2	6	1991	221-226	905-910
Mercedes O-405	6	1992	323-328	821, 822, 850, 851, 852., 1001
Man 14.190 HOCL	10	1995(2)	103-112	
Man SL 202 F GLP	2	1995	113-114	
Renault R-312	17	1995	227-243	
Mercedes O-405 2p	13	1995	329-341	
Mercedes O-405 3p	7	1995	342-348	
Mercedes O-405 N2	4	1995	350-353	
Mercedes O-405 G	6	1995	354-359	
TOTAL	117			

(1) En 1994 el vehículo numerado como 504 fue destruido en un incendio y a la hora de numerar los vehículos de nuevo se contó con él aunque no llegara a circular. De todas formas, parece que su nueva numeración era invertida a la antigua, así que el número que debe faltar es el 207, además hay pruebas de la existencia del 204 como tal.

(2) Los vehículos numerados de 103 a 106 se estrenaron el 23 de diciembre de 1994 para realizar la línea C1.

Durante varios meses los autobuses rojos y verdes convivieron, con doble numeración en el caso de los rojos que no habían sido repintados.

Los nuevos autobuses traían novedades técnicas, como sistemas de megafonía, plataformas más bajas, como los Renault, que traían un solo escalón de subida, e incluso

---

908 Fuente: Vigotransporte transporte de viajeros. https://www.facebook.com/pg/Vigotransporte-Transporte-de-Viajeros-1021896294540786/photos/?ref=page_internal

ninguno, como los Mercedes O-405 N2, que llevaban plataforma totalmente baja y sistema de arrodillamiento, que hacía que el autobús *se arrodillara,* es decir, que bajara la plataforma hacia el lado de entrada/salida para facilitar el acceso a personas con escasa movilidad. Estos vehículos se presentaron el 20 de enero.[909]

El 1 de mayo de 1995 se estrenaron las dos primeras unidades ecológicas[910], los dos Man SL 202 F GLP numerados como 113 y 114. Estos autobuses funcionaban con gas butano, y el alcalde, Carlos Príncipe, en su viaje inaugural, colocó un pañuelo en el tubo de escape, y al acabar el pañuelo no tenía ni olor alguno ni suciedad, algo así como la prueba del algodón de aquel famoso anuncio. En febrero de 1996 saldría una unidad más numerada como 115. Estos autobuses repostarían fuera de la nave de Vitrasa, en un surtidor de gas situado en las proximidades, en el Camiño do Caramuxo. Estos autobuses hicieron que Vitrasa recibiera el premio Empresarios del 2000-Galicia, el 26 de junio de 1995.

El 15 de mayo de 1997 se incorporaría el primer vehículo para personas con movilidad reducida. Se trataba de un Renault PP 180 PMR numerado como 244 y que se podía solicitar llamando a Vitrasa, funcionando a demanda y recogiendo al usuario en su origen y en destino. El vehículo tenía un portón en su parte trasera por el cual entraban sus usuarios a través de una rampa y tenía capacidad para siete sillas de ruedas y cinco asientos.[911]

El 28 de mayo de 1998 se presentarían 20 autobuses, que sustituirían a los comprados en 1986. Estos vehículos consistían en 3 Man NL 242 GLP numerados de 116 a 118 y 17 Mercedes O-405 N2 numerados de 365 a 381. Estos autobuses traían letreros electrónicos de serie, rampa de arrodillamiento y plataforma baja.[912]

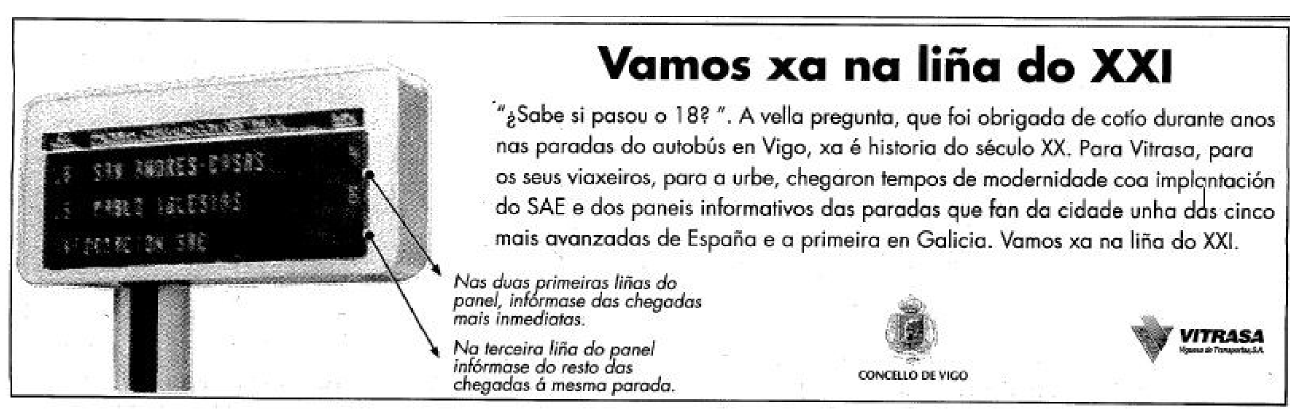


Autobús ecológico de gas, estrenado en 1998 y circulando en la línea R-4. Imagen: Flickr (busfan3) https://www.flickr.com/photos/96452324@N05/8927546078/in/photolist-eAU1qf

909 Vitrasa adelanta a las 7:30 la hora de comienzo de servicio del circular. (21 de enero de 1995). Faro de Vigo. p.6
910 Los dos nuevos autobuses urbanos con motor de gas entran hoy en servicio. (1 de mayo de 1995). Faro de Vigo. p.3
911 Vitrasa pone en marcha un microbús para discapacitados físicos. (16 de mayo de 1997). Faro de Vigo. p.6
912 Vitrasa moderniza su flota con 20 autobuses de plataforma baja. (29 de mayo de 1998). Faro de Vigo. p.9

En el año 2000 se estrenó el Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE), comprometido en la nueva concesión para el año 1997, y que por razones, derivadas sobre todo por problemas técnicos por parte de Vitrasa y las obras, no se había implantado, dado que buena parte de la información se convertía en inútil. Y por lo tanto, el 28 de junio del 2000 se colocarían 15 pantallas[913] en las cuales se informaba del tiempo en minutos que tardaría el bus en llegar. Estas pantallas se ubicarían en las 15 paradas principales, que serían:

- Policarpo Sanz, 19 y 22
- Urzáiz, 25, 28, Muro Estación y 207 (en el Calvario, delante del edificio de Abanca).
- Colón, 34 (actual Urzáiz-Príncipe).
- Paseo de Alfonso XII (en ambas)
- Travesía de Vigo, 7
- García Barbón, 13
- Camelias, 135
- Praza de América, 3
- Pi y Margall, 141
- Gran Vía, 46.



Anuncio de las nuevas pantallas informativas. Imagen: Faro de Vigo, 10 de julio de 2000. p.37

A los pocos días tres autobuses laboratorio plagados de ordenadores y sensores salieron a la calle durante unos días para recorrer todas las líneas, recabando datos, especialmente relativos al movimiento de viajeros.[914]

El 20 de octubre del 2000 se presentaron otros 16 autobuses, se trataban de 16 Mercedes O-530 Citaro, carrozados por Castrosúa, y numerados de 401 a 416.[915]

913 Vitrasa estrena paneles que permiten saber cuándo llegarán los autobuses a las paradas. (28 de junio de 2000). Faro de Vigo. p.5
914 Tres "autobuses laboratorio" recorrerán Vigo para recabar datos para el cambio de líneas. (10 de julio de 2000). Faro de Vigo. p.4
915 Vitrasa moderniza su flota con dieciséis nuevos autobuses. (21 de octubre de 2000). Faro de Vigo. p.6



Los Mercedes O-530 Citaro del 2000 en su presentación. Imagen: Faro de Vigo

En el año 2002, con la reforma de las líneas de Vitrasa, se pusieron en marcha dos nuevos carriles-bus, en Pizarro y en Fragoso. En el primer caso se evitaba el rodeo que tenían que dar los autobuses por Brasil, Vázquez Varela y Puerto Rico. En el segundo caso se permitía que la línea C4A pudiera bajar por Fragoso en dirección Coia. El primer carril bus trajo protestas de los comerciantes (cuyo representante anunció la *oposición a muerte*), puesto que se quitaba la zona de carga y descarga (aunque al final crearon una zona debajo del talud que había antes de que se levantara el Mercadona y los dos edificios), y en el segundo caso los vecinos demandaron doble sentido para el resto de usuarios de la vía.[916]



Debido a la poca fiabilidad de los Mercedes O-530 Citaro, Vitrasa comenzó a centrar sus adquisiciones en autobuses de marca Iveco

El 11 de marzo de 2002, coincidiendo con la implantación de las líneas C3 y C5, se pusieron en marcha 8 nuevos autobuses Mercedes O-530 Citaro, estos carrozados directamente por Mercedes-Benz, debido a las continuas averías que daban las 16 unidades anteriores. Estos autobuses estaban numerados de 417 a 424. Ese mismo día se puso en marcha el carril-bus de Pizarro, con dos nuevos semáforos, el de la Plaza de España estaba pensado para permitir el paso solo para los autobuses. Por desgracia, el primer día no funcionaron correctamente y los conductores se lo saltaban en

916 Fragoso recupera otro sentido. (29 de octubre de 2002). Faro de Vigo. p.12

rojo cuando se daban cuenta de que tardaba de más. Fueron revisados, y se descubrió que si había dos autobuses esperando el segundo anulaba al primero y el semáforo no se ponía en verde. A las pocas horas funcionaron como deben.

El 16 de noviembre de 2003 se presentaron los primeros Iveco de la historia de Vitrasa, fueron siete vehículos numerados de 501 a 507, del modelo Iveco CityClass y carrozados por Carsa.[917] Ese mismo día se anunció que en febrero de 2004 se pondría en marcha un nuevo carril-bus en García Barbón, entre la iglesia de Santiago de Vigo e Isaac Peral.

El 28 de diciembre de 2004 se presentaron 12 nuevos autobuses:
- 8 Iveco CityClass, numerados de 508 a 515.
- 2 Man NM244 F, numerados como 130 y 131.
- 2 Man NG 623 F, numerados como 150 y 151.[918]

Y el 29 de diciembre de 2005 se presentaron otros 12 autobuses:
- 8 Iveco CityClass numerados de 516 a 523.
- 4 Man NM244 F numerados de 132 a 135.[919]

El 2 de marzo de 2007 se pusieron en marcha otros 10 nuevos autobuses, que consistían en 6 Iveco CityClass numerados de 524 a 529, dos Man NG-313-F numerados como 152 y 153 y otros dos Man NM244F numerados como 136 y 137.[920]



Respecto a los microbuses, Vitrasa desde el año 1995 confía su adquisición a MAN.

917 O alcalde e Calviño asisten a presentación da nova flota de Vitrasa. (17 de noviembre de 2003). Xornal de Vigo. http://xornal.vigo.org/xnnoticia.php?noticia=3180
918 Corina Porro asistiu a presentación da nova flota de autobuses de Vitrasa. (28 de diciembre de 2004). Xornal de Vigo. http://xornal.vigo.org/xnnoticia.php?noticia=4319
919 Doce novos autobuses dotados de rampa electrónica. (29 de diciembre de 2005). Xornal de Vigo. http://xornal.vigo.org/xnnoticia.php?noticia=5623
920 Vitrasa invierte dos millones de euros en diez nuevos autobuses. (2 de marzo de 2007). Vitrasa. http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=65

En julio de 2007 se pusieron en marcha otros 15 nuevos autobuses, 13 nuevos Mercedes O-530 Citaro G numerados de 425 a 437 y dos nuevos Mercedes O-530 Citaro G numerados como 480 y 481.[921]

El 21 de enero de 2008 se presentaron 15 nuevos autobuses, consistentes en 9 Iveco CityClass numerados de 530 a 538, 4 Man NM244F numerados de 138 a 141 y dos Mercedes O-530 Citaro G numerados como 482 y 483.[922]

El 1 de abril de 2009 se presentó el nuevo autobús turístico, un Man NL263-F del año 2002, procedente de Tuzsa (Zaragoza), uniéndose al otro autobús turístico, que salvo en contadas ocasiones, dejaría de salir a la calle.[923]

El 19 de enero de 2010 se presentaron 20 Iveco Citelis, numerados de 539 a 558, los cuales sustituirían a los vehículos numerados de 116 a 118 y de 365 a 381. Pero por los incendios de los vehículos 135 y 537, los vehículos 380, 374 y 376 volvieron a salir a la calle.[924]

El 24 de enero de 2011, tras la creación de las líneas C22 y 23, salieron a la calle de nuevo los vehículos 368, 372 y 375, y el 8 de febrero se puso en marcha un Man NM253F numerado como 142, para sustituir al vehículo 135. Y el 12 de julio salió a la calle un Scania N94UB4X2 numerado como 701, para sustituir al vehículo 537. Estas apariciones hicieron que los vehículos 372 y 374 fueran apartados de la circulación.



Autobús 701 a los dos días de salir a la calle. El primer y hasta ahora único Scania que posee Vitrasa.

921 Vitrasa incorpora 15 novos autobuses a súa flota. (17 de julio de 2007). Xornal de Vigo. http://xornal.vigo.org/xnnoticia.php?noticia=8387
922 Vitrasa invierte más de tres millones de euros en quince nuevos autobuses. (21 de enero de 2008). Vitrasa. http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=92
923 Vitrasa presenta el nuevo autobús turístico. (1 de abril de 2009). Vitrasa. http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=107
924 Vitrasa invierte más de cuatro millones en veinte nuevos autobuses. (19 de enero de 2010). Vitrasa. http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=135

Además, el 20 de mayo se presentaría el nuevo microbús eléctrico, un Bredamenarini Zeus, de propulsión totalmente eléctrica, y cuyas andanzas se contarán en el capítulo 4 de este libro.

En los primeros días de 2012 salieron a la calle 3 Iveco Citelis numerados como 559, 560 y 561.

En agosto de 2012 se pusieron en marcha 4 Iveco Citelis numerados como 562, 563, 564 y 566, a los que se unirían otros 10 en septiembre, numerados como 565 y de 567 a 575. Estos vehículos supusieron la retirada de los vehículos 368, 375, 376, 380 y los Mercedes O-530 Citaro del 2000 excepto los numerados como 404, 405, 406 y 409.[925]

El 13 de diciembre de 2012, justo después de finalizar la huelga de Vitrasa, salieron a la calle dos nuevos Iveco Citelis Articulado, numerados como 675 y 676. Esto suponía la sustitución del vehículo 358.[926]



Desde el año 2015 Vitrasa confía todas sus adquisiciones a vehículos MAN, con un cambio de imagen importante

Durante 2013 y 2014, los cuatro Mercedes O-530 Citaro del 2000 fueron apartados de la circulación. Los numerados como 406 y 409 se retiraron en el 2013 y el 404 y 405 en el 2014, ésto, unido al incendio del 513, hizo que la flota se redujera a 117 vehículos. Además, tras la reforma de las líneas del 24 de febrero de 2014, varios servicios fueron eliminados, así que no hacían falta tantos vehículos.

Durante ese año se realizaron pruebas con cuatro vehículos híbridos para valorar una posible adquisición de uno de estos vehículos, sin éxito.[927][928][929][930]

925 Llegan los nuevos Vitrasa. (17 de septiembre de 2012). Parada Solicitada. http://solicitoparada.blogspot.com/2012/09/llegan-los-nuevos-vitrasa.html
926 Nuevos Iveco Citelis articulados. (13 de diciembre de 2012). Parada Solicitada. http://solicitoparada.blogspot.com/2012/12/nuevos-iveco-citelis-articulados.html
927 Nuevo Man Hybrid, estreno y primera prueba. (18 de marzo de 2014). Parada Solicitada. http://solicitoparada.blogspot.com/2014/03/nuevo-man-hybrid-estreno-y-primera.html

El 27 de marzo de 2015 se presentaron los primeros 8 nuevos Man A22, numerados de 201 a 208. Estos vehículos eran los primeros con los nuevos colores, un diseño para el cual se combinan el verde con el blanco, amarillo y rojo. Estos vehículos suponían la sustitución de los vehículos numerados de 417 a 424.[931]

Pero la puesta en marcha del Hospital Álvaro Cunqueiro, el 24 de agosto de 2015, hizo que los vehículos 417, 419, 421 y 422 volvieran a la circulación. Pero solo fueron dos días nada más, seguramente por las revisiones que tendrían que pasar estos vehículos, fueron retirados de nuevo, quedando la flota en 118 vehículos.



Los autobuses de Vitrasa adquiridos a partir de diciembre de 2015 traían un característico rótulo de luces blancas que ya empieza a convertirse en emblemático.

El 1 de diciembre de 2015 comenzaron a salir los restantes 7 Man A22, numerados de 209 a 215, sin retirar vehículos, dado que las ampliaciones al Álvaro Cunqueiro hacían necesaria la ampliación de la flota a 122 vehículos.[932]

El 8 de agosto de 2016 salieron a la circulación 4 nuevos Man A22, numerados de 216 y 219, y el 17 de octubre de 2016 se presentaron otros 12 nuevos autobuses, consistentes en 10 Man A22 numerados de 220 a 229 y dos Man A24 numerados como 154 y 155, ampliando la flota a 125 vehículos y jubilando los vehículos 503, 506 y de 509 a 514, además de los numerados de 132 a 134.[933]

---

928 Nuevo Volvo Híbrido en pruebas: primera salida. (24 de abril de 2014). Parada Solicitada.http://solicitoparada.blogspot.com/2014/04/nuevo-volvo-hibrido-en-pruebas-primera.html

929 Nuevo Castrosúa Tempus Autogas: primera prueba. (7 de mayo de 2014). Parada Solicitada. http://solicitoparada.blogspot.com/2014/05/nuevo-castrosua-tempus-autogas-primera.html

930 Nuevo Iveco Citelis Hybrid: primera prueba. (24 de junio de 2014). Parada Solicitada. http://solicitoparada.blogspot.com/2014/06/nuevo-iveco-citelis-hybrid-primera.html

931 Llegan los 8 nuevos Vitrasa. (27 de marzo de 2015). Parada Solicitada. http://solicitoparada.blogspot.com/2015/03/llegan-los-8-nuevos-vitrasa.html

932 Nuevos Man A22, novedades y primera prueba. (4 de diciembre de 2015). Parada Solicitada. http://solicitoparada.blogspot.com/2015/12/nuevos-man-a22-novedades-y-primera.html

933 Vitrasa invierte cerca de 4 millones de euros en dieciséis nuevos autobuses. (17 de octubre de 2016). Vitrasa.http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=679

El 8 de diciembre de 2016 se produjo un cambio de numeración de la flota, motivado por la adquisición del Grupo Avanza por parte de ADO, y los autobuses fueron renumerados añadiéndoles un 6 al inicio.



Así quedó el autobús 537 después de ser incendiado en la víspera de la huelga general de 2010. Imagen: elmundo.es

El 24 de julio de 2017 se presentaron 24 nuevos autobuses, consistentes en 20 Man A22 numerados de 6230 a 6249 y 4 Man A24, numerados de 6156 a 6159, jubilando a los vehículos 6508 y de 6515 a 6529, de 6136 a 6137 y de 6150 a 6153 (aunque el 6136 y el 6528 volvieron a aparecer más tarde, al igual que el 6152).[934]

Los incendios en los autobuses

Un hecho que comenzó a suceder en los últimos años son los incendios de los autobuses, en estos años, 7 vehículos han sido destruidos por incendios, todos fortuitos salvo uno. Aquí los contamos:

- El 28 de mayo de 2010 el vehículo 135 se incendió mientras hacía la línea 29 en la Estrada de Casás. Ardió la parte de atrás del vehículo y tuvo que ser dado de baja.[935]

- El 28 de septiembre de 2010, víspera de una huelga general, de madrugada entraron en la cochera de Vitrasa y le prendieron fuego al vehículo 537. El autobús quedó totalmente destruido y los vehículos 556 y 557, estacionados detrás, sufrieron algunos daños.[936]

- El 8 de abril de 2014, mientras hacía el servicio de la línea 8, el autobús número 513 comenzó a arder por detrás, en la Estrada da Fontefría, junto a la rotonda de la Estrada

---

934 Vitrasa invierte más de 4,5 millones de euros en 24 nuevos autobuses. (24 de julio de 2017). Vitrasa. http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=750

935 Los bomberos sofocan en Comesaña un incendio en un autobús de Vitrasa. (29 de mayo de 2010). Faro de Vigo. https://www.farodevigo.es/gran-vigo/2010/05/29/bomberos-sofocan-comesana-incendio-autobus-vitrasa/443077.html

936 Vándalos queman un bus de Vitrasa estacionado en las cocheras de la empresa. (29 de septiembre de 2010). Faro de Vigo. https://www.farodevigo.es/gran-vigo/2010/09/29/vandalos-queman-bus-vitrasa-estacionado-cocheras-empresa/476756.html

das Plantas con la Rúa da Ilustración y la Estrada das Pedras Miudas. El vehículo quedó prácticamente destruido y fue dado de baja.[937]

- El 19 de marzo de 2015 ardía el autobús 424 mientras estaba parado en la cabecera del Hospital do Meixoeiro, haciendo la línea 31. La parte trasera quedó destruida y fue dado de baja.[938]

- El 12 de mayo de 2015 el vehículo 507 ardió en la Estrada de Clara Campoamor, casi en el cruce con la Estrada de Marcosende, mientras se incorporaba al servicio de las líneas U1 y U2 al mediodía. Quedó totalmente destruido y fue dado de baja.[939]

- El 29 de agosto de 2016 el vehículo 522 comenzó a arder mientras hacía la línea 17 por la Avenida de Fragoso. La trasera quedó destruida y fue dado de baja. Dos horas después, el vehículo 701 sufrió un conato de incendio en la Avenida de Europa, que se saldó con algunos daños, lo que hizo que el alcalde Abel Caballero anunciara una investigación sobre estos hechos, de la cual no se conocen resultados.[940]

- El 20 de marzo de 2017 mientras hacía la línea C3 por la Avenida de Redondela, el vehículo 6428 se incendió, quedando la parte trasera destruida y fue dado de baja.[941]

Estos incendios, especialmente los cinco últimos, fueron muy comentados por la opinión ciudadana, y los vehículos comenzaron a coger mala fama, dado que tantos incendios fortuitos producían una sensación de inseguridad en la flota.

937 Un incendio calcina un autobús que subía al Cuvi. (9 de abril de 2014). Atlántico Diario. https://www.atlantico.net/articulo/vigo/incendio-calcina-autobus-subia-cuvi/20140409084232412971.html
938 Un incendio calcina un Vitrasa en la parada situada en el Meixoeiro. (20 de marzo de 2015). Faro de Vigo. https://www.farodevigo.es/gran-vigo/2015/03/20/incendio-calcina-vitrasa-parada-situada/1205326.html
939 Un autobús urbano arde en el campus de Vigo. (12 de mayo de 2015). Vigoé. https://www.vigoe.es/vigo/sucesos/item/4605-un-autobus-urbano-arde-en-el-campus-de-vigo
940 Un incendio calcina el motor de un Vitrasa y obliga a cortar el tráfico en Fragoso. (30 de agosto de 2016). Faro de Vigo. https://www.farodevigo.es/gran-vigo/2016/08/30/incendio-calcina-motor-vitrasa-obliga/1523949.html
941 Un autobús de Vitrasa arde en Chapela sin causar heridas a sus diez pasajeros. (20 de marzo de 2017). Faro de Vigo. https://www.farodevigo.es/comarcas/2017/03/20/arde-vitrasa-chapela/1644770.html

5 – Las tarifas de Vitrasa.

Con el paso de los años las tarifas fueron evolucionando, según crecía la inflación o le permitía los contratos. También en este caso existieron varios tipos de tarifas, que fueron evolucionando según vemos en estas tablas.

Tarifas de la primera concesión de Vitrasa (1968-1994).

	Ord	Micro	Espec	Noct	Fest	Bono norm	Bono Pens	Bono Escol	Ordin CUVI	Bono CUVI
01/071968	2,5	3	5	2,5	2,5					
06/061971[942]	3	6	6/8,5(1)	6	3					
19/02/1973[943]	3,5	7	7	6	3,5					
01/06/1973[944]	4	7	7	6	4					
01/01/1974[945]	4	8	7	6	4					
26/03/1975[946]	5	9	8	8	5					
02/01/1976[947]	7	11	11	11	7					
15/04/1976[948]	8	13	13	13	8					
03/02/1977[949]	9	15	13	13	10	8(2)				
15/06/1978[950]	11	18	15	15	11					
19/08/1979[951]	14	23	20	20	15	12(3)	7			
18/07/1980[952]	17	28	23/24(4)	23/24(4)	18	15(3)	8,5			
22/09/1981[953]	22	34	30/31(4)	30/31(4)	23	20(3)	11			
02/07/1982[954]	27	43	36/37(4)	36/37(4)	28	25(3)	13,5			
26/03/1983[955]	31	49	41/42(4)	41/42(4)	32	29(3)	15,5			
02/05/1984[956]	36	55	46/47(4)	46/47(4)	40	29	18			

942 El pleno aprobó la revisión de las tarifas de “Vitrasa”. (5 de junio de 1971). Faro de Vigo. p.13
943 V.I.T.R.A.S.A. Aviso al público. (18 de febrero de 1973). Faro de Vigo. p.19
944 V.I.T.R.A.S.A. Aviso al público. (18 de febrero de 1973). Faro de Vigo. p.19
945 V.I.T.R.A.S.A. Aviso al público. (18 de febrero de 1973). Faro de Vigo. p.19
946 V.I.T.R.A.S.A. Aviso al público. (26 de marzo de 1975). Faro de Vigo. p.13
947 Autobuses a examen (2 de enero de 1976). Faro de Vigo. p.15
948 V.I.T.R.A.S.A. Aviso al público (14 de abril de 1976). Faro de Vigo. p.14
949 VITRASA. Aviso al público (2 de febrero de 1977). Faro de Vigo. p.12
950 V.I.T.R.A.S.A. Aviso al público (14 de junio de 1978). Faro de Vigo. p.16
951 VITRASA. Aviso al público (18 de agosto de 1979). Faro de Vigo. p.12
952 La Asociación Nacional de Transportes Urbanos Colectivos de Viajeros en Superficie informa. (18 de julio de 1980). Faro de Vigo. p.13
953 La Asociación Nacional de Transportes Urbanos Colectivos de Viajeros en Superficie informa. (22 de septiembre de 1980). Faro de Vigo. p.18
954 La Asociación Nacional de Transportes Urbanos Colectivos de Viajeros en Superficie informa. (1 de julio de 1982). Faro de Vigo. p.14
955 Vitrasa Informa. (25 de marzo de 1983). Faro de Vigo. p.13
956 Vitrasa Informa. (18 de abril de 1984). Faro de Vigo. p.17

04/04/1985[957]	41	60	52	52	45	34	20,5			
25/02/1986[958]	46		58	46	50	39	23			
22/02/1987[959]	50		65	50	55	43	25	39		
07/03/1988[960]	55		69	55	60	43	28	35		
10/02/1989[961]	60		72	60	64	43	28	35		
10/02/1990[962]	65		80	65	70	50	28	38		
01/01/1991[963]	75		90	75	80	50	28	38	100	50
01/01/1992[964]	85		85	85	85	60	28	50	110	55
01/01/1993[965]	90		90	90	90	65	33	55	117	62
01/01/1994[966]	95		95	95	95	65	33	55	120	62

Nota 1: Los servicios especiales de Muiños, Saiáns, Babio/Porto y Freixo tenían una tarifa dos pesetas más cara que la ordinaria, hasta el año 1986, cuando se integraron como líneas ordinarias.
Nota 2: Los precios de los bono-buses se muestran por precio del billete, dado que se vendían en tacos de billetes (generalmente 50).
Nota 3: El bono-bus de los pensionistas consistía en la reducción de la mitad del precio a los pensionistas que tuvieran unos ingresos inferiores a una determinada cifra.
Nota 4: La tarifa de Microbús estuvo vigente hasta 1986, cuando se suprimieron las líneas de microbús, pasando algunas de ellas a integrarse en el servicio ordinario.
Nota 5: Las líneas específicas de la universidad se cobraban a un precio más caro hasta 1995, con un bono-bus específico.

(1) Primer precio a servicios desde el Areal o Llorones, segundo precio a los que discurran de extremo a extremo del municipio.
(2) Solamente válido hasta las 9 de la mañana los laborables.
(3) A todos los usuarios entre las 5 y las 8:30 de la mañana en los servicios ordinarios los laborables. Esta medida se comenzó a aplicar a partir del 24 de agosto de 1979[967] y duró hasta el 2 de mayo de 1984, con la implantación de los bono-buses.
(4) Primera tarifa día laborable y segunda día festivo.

957 Viguesa de Transportes S.A. Aviso al público. (3 de abril de 1985). Faro de Vigo. p.21
958 Viguesa de Transportes S.A. Aviso al público. (23 de febrero de 1986). Faro de Vigo. p.20
959 A partir de hoy cuesta más caro el Vitrasa. (22 de febrero de 1987). Faro de Vigo. p.9
960 A partir de mañana, rigen nuevas tarifas de Vitrasa. (6 de marzo de 1988). Faro de Vigo. p.10
961 Viguesa de Transportes S.A. Aviso al público. (10 de febrero de 1989). Faro de Vigo. p.6
962 A partir de mañana habrá nuevas tarifas en Vitrasa, con cambios en el bonobús. (9 de febrero de 1990). Faro de Vigo. p.7
963 Vitrasa. Aviso al público. (31 de diciembre de 1990). Faro de Vigo. p.5
964 Los nuevos precios del autobús fueron aprobados por unanimidad. (15 de diciembre de 1991). Faro de Vigo. p.8
965 Vitrasa. Aviso al público. (31 de diciembre de 1992). Faro de Vigo. p.6
966 Vitrasa. Aviso al público. (31 de diciembre de 1993). Faro de Vigo. p.16
967 “Vitrasa” cobrará desde hoy, dos pesetas menos entre las cinco y las ocho de la mañana. (24 de agosto de 1979). Faro de Vigo. p.13

Tarifas en la segunda concesión a Vitrasa. (1995-2019)

	Billete ordinario	Bonobús normal	Bonobús estudiante	Bonobús universit.	Bonobús Pens. I	Bonobús Pens. II	Bonobús Social
1995[968][969]	95	65(1)	60(1)	48[970]	33(1)	40(1)	
1996[971]	100	70	65	50	38	45	
1997[972]	105	73	68	52	40	47	
1998[973]	110	73	68	52	40	47	
1999[974]	115	78	73	55	40	47	
2000[975]	120	78	73	55	45	52	
2001[976]	130	88	88	68	55	62	
2002[977]	0,85€	0,56€	0,53€	0,41€	0,34€	0,38€	
2003[978]	0,87€	0,60€	0,57€	0,43€	0,36€	0,40€	
2004[979]	0,91€	0,64€	0,61€	0,45€	GRATIS	GRATIS	
2005	0,95€	0,68€	0,64€	0,48€	GRATIS	GRATIS	
2006[980]	1€	0,70€	0,67€	0,48€	GRATIS	GRATIS	
2007[981]	1,03€	0,72€	0,69€	0,49€	GRATIS	GRATIS	
2008	1,08€	0,72€	0,69€	0,49€	GRATIS	GRATIS	
2009[982]	1,13€	0,77€	0,74€	0,57€	GRATIS	GRATIS	0,57€

968 El precio del billete ordinario de Vitrasa se mantendrá en 95 pesetas el próximo año. (21 de noviembre de 1994). Faro de Vigo. p.3
969 Bono-bus de transporte urbano colectivo. (24 de marzo de 1995). Faro de Vigo. p.6
970 El nuevo bono bus para los universitarios costará la mitad que el billete normal. (3 de noviembre de 1995). Faro de Vigo. p.9
971 Vitrasa. Aviso o Público. (31 de diciembre de 1995). Faro de Vigo. p.41
972 El ayuntamiento condona 100 millones a Vitrasa a cambio de que el billete no suba más de 5 pesetas. (30 de noviembre de 1996). Faro de Vigo. p.3
973 Vitrasa. Aviso ó Público. (31 de diciembre de 1997). Faro de Vigo. p.9
974 Pérez lleva al último pleno del año las subidas del agua, taxis y billetes de Vitrasa. (22 de diciembre de 1998). Faro de Vigo. p.3
975 El gobierno local sube cinco pesetas el billete de Vitrasa y congela los precios del bono bus. (17 de diciembre de 1999). Faro de Vigo. p.3
976 El Concello autoriza un aumento de 10 pesetas en el billete de autobús y un 6,8% en el taxi. (22 de diciembre de 2000). Faro de Vigo. p.4
977 Internet Archive. https://web.archive.org/web/20020930105512/http://www.vitrasa.es:80/
978 Internet Archive. https://web.archive.org/web/20031127035022/http://www.vitrasa.es/index0.htm
979 El PP propone dejar en 0,95 euros el billete de Vitrasa durante 2004. (16 de diciembre de 2004). La Voz de Galicia. https://www.lavozdegalicia.es/noticia/vigo/2004/12/16/pp-propone-dejar-095-euros-billete-vitrasa-durante-2004/0003_3299713.htm
980 Internet Archive. https://web.archive.org/web/20060516220041/http://vitrasa.es/php/index.php?pag=tarifas/tarifas&tarifa=17
981 Internet Archive. https://web.archive.org/web/20070821192807/http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=tarifas/tarifas&tarifa=17
982 Internet Archive. https://web.archive.org/web/20091212212218/http://vitrasa.es/php/index.php?mactivo=tarifas&pag=tarifas/tarifas&tarifa=17

2010.1[983]	1,16€	0,80€	0,77€	0,58€	GRATIS	GRATIS	0,60€
2010.2[984]	1,17€	0,81€	0,78€	0,59€	GRATIS	GRATIS	0,61€
2011[985]	1,17€	0,80€	0,77€	0,59€	GRATIS	GRATIS	0,60€
2012.1[986]	1,22€	0,84€	0,81€	0,63€	GRATIS	GRATIS	0,64€
2012.2[987]	1,24€	0,86€	0,83€	0,65€	GRATIS	GRATIS	0,66€
2014[988]	1,32€	0,86€	0,83€	0,65€	GRATIS	GRATIS	0,66€
2017[989]	1,33€	0,87€	0,84€	0,66€	GRATIS	GRATIS	0,67€
2018[990]	1,35€	0,89€	0,86€	0,67€	GRATIS	GRATIS	0,69€
2022.1(2)	1,40€	0,89€	0,86€	0,67€	GRATIS	GRATIS	0,69€
2022.2	1,40€	0,62€	0,60€	0,47€	GRATIS	GRATIS	0,48€
2023	1,49€	0,49€	0,47€	0,37€	GRATIS	GRATIS	0,38€

Los precios se actualizan cada 1 de enero, excepto en tres ocasiones En el 2010 y en el 2012, por la subida del IVA reducido del 7 al 8% y del 8 al 10% respectivamente. En 2022, por las bonificaciones al transporte público que entraron en vigor el 1 de septiembre.

(1) Vigentes desde el 1 de abril de 1995.
(2) Vigentes desde el 16 de mayo de 2022.[991]

983 Internet Archive. https://web.archive.org/web/20100405054852/http://www.vitrasa.es/php/index.php?mactivo=tarifas&pag=tarifas/tarifas&tarifa=15
984 Subida del IVA (Modificación Tarifaria). Vitrasa. http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=149
985 Internet Archive. https://web.archive.org/web/20110903205445/http://www.vitrasa.es//php/index.php?pag=tarifas/tarifas&tarifa=17
986 Internet Archive. https://web.archive.org/web/20120119183304/http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=tarifas/tarifas&tarifa=17
987 Internet Archive. https://web.archive.org/web/20130622021257/http://vitrasa.es/php/index.php?mactivo=tarifas&pag=tarifas/tarifas&tarifa=17
988 Internet Archive. https://web.archive.org/web/20140701072839/http://vitrasa.es/php/index.php?pag=tarifas/tarifas&tarifa=17
989 Internet Archive. https://web.archive.org/web/20170320153104/http://vitrasa.es/php/index.php?pag=tarifas/tarifas&tarifa=17
990 Internet Archive. https://web.archive.org/web/20180610030002/http://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=tarifas/tarifas&tarifa=17
991 Actualización tarifa billete ordinario. Vitrasa.es https://www.vitrasa.es/php/index.php?pag=empresa/noticias&sub=ver&Id=1419

6 – Conclusiones

Pasan los años,
trenes y ratas de cloaca,
murgas de radio,
ilusiones y cigüeñas.
Pasa la juventud,
no es mérito que cuente:
sabes que todo cambia,
nada puede pararse.
Cambian los reinos,
estaciones, presidentes, las religiones,
los gorgoritos de cantantes...
pasando sin pensar
el real sentido de la vida.
Se cambia amor, idea, humores,
aquí que estamos tan sólo de paso.

La información, el coito, la locomoción.
Diametrales delimitaciones.
Setecientas veinte casas.
Y sopla la Verdad
en el Libro de la Formación.
Pasan los alimentos,
antojos, santos, malcontentos.
No podemos nadar
dos veces en el mismo río,
ni prever los cambios
de nuestras costumbres.
Mientras que pasa intacto
el real sentido de la vida.
Cambiándonos cabello, dientes, seno,
aquí que estamos tan sólo de paso.

La letra de esta canción, cantada por Franco Battiato, llamada *De paso* y publicada en el año 1996 en el álbum La Emboscada, viene a ser un buena metáfora de lo que ha sucedido durante estos 54 años de servicio de Vitrasa.

Lejos quedan ya los tiempos de los autobuses con torno, de aquellos años en los cuales hasta los niños conocían de memoria los nombres de las líneas (hoy el que se los sabe es el típico friki al que le pegan en el colegio), lejos quedan aquellos años en los cuales el autobús no podía subir las cuestas que llevaban a la universidad, o cuando la línea 19 no podía subir la cuesta de San Cristobo si llevaba muchos viajeros. Lejos quedan aquellos tiempos en los cuales no existían los bono-buses y todo el mundo tenía que pagar el mismo billete. Lejos quedan aquellos tiempos en los cuales los autobuses eran atacados con piedras cada vez que subía el precio del billete…

Realizando este trabajo, hemos podido sacar algunas conclusiones, muchas de ellas interesantes, que demuestran como pasan los años y *pasa sin pensar el real sentido de la vida*, que en el caso de Vitrasa, consiste en llevar a la gente de un sitio a otro.

La primera conclusión a la que llegamos es demostrar la falsedad de que Vitrasa acabó con el servicio de tranvías. Como vemos, los tranvías ya estaban muertos:

1º – A partir de los años 60, los tranvías constituían un problema para la circulación rodada, debido al espectacular aumento de automóviles en circulación, y el lento discurrir de los tranvías no dejaba de ser un obstáculo.

2º – Los tranvías no cubrían todo el territorio local, muchas parroquias y zonas de la ciudad, especialmente las de nueva construcción ni estaban atendidas ni podían estarlo.

3º – Los autobuses eran más manejables y más rápidos, como demostró la línea de autobuses de Vigo a Porriño, que tardaba 15 minutos en llegar desde el centro al final de Ramón Nieto, cuando el tranvía tardaba 35.

La mayoría de los ciudadanos no querían los tranvías, el alcalde Portanet tenía entre sus planes acabar con ellos y la propia Tranvías Eléctricos de Vigo también. Además, los tranvías ya acusaban problemas técnicos y el servicio sufría parones y alteraciones en sus últimos años.

Es decir, todo estaba a favor para que los tranvías desaparecieran de la ciudad en el año 1975. Pero Portanet quería adelantar el fin, y en el año 1968 lo consiguió. Tras un concurso, en el cuál únicamente Tranvías Eléctricos era la única compañía que mantendría a los tranvías mientras durase la concesión y luego los retiraría, Vitrasa se adjudicó el servicio.

Los autobuses de dicha compañía serían los que prestarían el servicio de transporte urbano en 1969. Y el tranvía que comunicaba Vigo con Baiona dejó paso a ATSA, y el ramal de Gondomar pasaría a Melitón García, actual Melytour, y cuyas líneas pasaron el 23 de diciembre de 2020 a Lugove.

Pero con el paso de los años se echaba de menos a los tranvías. Muchas parejas se hicieron en estos vehículos, la gente iba a trabajar en ellos, se relacionaba en ellos y antaño la gente se relacionaba más, los patios de vecinas donde se ponía a parir a unas y delante de las unas se ponía a parir a las otras eran la norma… en fin, a veces solo valoramos las cosas cuando las perdemos. Y parece que eso ha sucedido con los tranvías, nadie los quería hasta que finalmente desaparecieron.

Y Vitrasa arrastró injustamente el sanbenito de haber acabado con los tranvías. Incluso hoy en día, cierto partido político se dedica a difundir este mensaje, aprovechando que han pasado 50 años. En realidad los tranvías estaban muertos y solo les faltaba el tiro de gracia. Y éste se lo dio Portanet.

Más tarde se relacionó la concesión de Vitrasa con la trama de los regalos, cuando el director de Vitrasa entregó regalos a varios concejales con motivo de la inauguración del servicio. Si bien se demostró que aquellos regalos estaban fuera de lugar y era delito recibirlos, nunca se llegó a demostrar que fuera un soborno vinculado a la obtención de la concesión, y ésta misma fue validada en sentencia firme del Tribunal Supremo. Y aquí se quedó la historia, y mucho me temo que si realmente la obtención de la concesión se hizo por este medio nunca se sabrá.



En 2019 se colocó un tranvía restaurado similar a los que circularon por Vigo en el lugar donde se encontraban sus cocheras. Imagen: Wikipedia.org

Con el paso de los años el servicio se iría deteriorando, y la juventud iba pasando, y Vitrasa sufría la inestabilidad política de la época, las huelgas del metal, las manifestaciones, las barricadas… hasta que en el año 1980 la propia empresa sufrió una campaña en su contra, con ataques a los autobuses por parte de estudiantes que se dedicaban a aplicar los que les enseñaban en los colegios e institutos, normalmente de forma extraescolar. Estos estudiantes fueron comparados, no sin razón, con asaltadiligencias que pedían *pases pro bus, o te quedas sin bus.* Estos ataques perduraron hasta 1986, normalmente cuando subían las tarifas, siendo especialmente dura la campaña de 1984, cuando se implantó el bono-bus.

En el fondo, el bono-bus era una excusa, los estudiantes en aquella época buscaban guerra por definición, básicamente porque las circunstancias políticas del momento favorecían la proliferación de grupos violentos entre los estudiantes, pero según pasaban los años y los estudiantes dejaron de admirar al Che Guevara y pasaron a admirar a Mario Conde antes de que se descubrieran sus delitos, los ataques cesaron, y se podían subir las tarifas sin el temor de que el siguiente día de servicio fuera como atravesar un campo de minas.

Aún hoy algún apologista de la violencia afirma que si no fuera por los *pases pro-bus* los usuarios de Vitrasa tendríamos que pagar las tarifas ordinarias. Eso no es cierto, y antes de las movidas estudiantiles ya existían bono-buses. Los usuarios que pagaban el autobús antes de las 9 de la mañana tenían descuento y los pensionistas ya tenían

descuentos. Fue en 1984 cuando se aprobó, y en España ya existían bono-buses de este tipo, pagados por las administraciones públicas.

Y ya que estamos en este debate, los bono-buses de taco de billetes solamente se expedían a empadronados en la ciudad (aunque más tarde se amplió a las parroquias de Redondela a las cuales llega el autobús), teniendo sus usuarios que hacerse una tarjeta que tenían que renovar cada año. Los trámites eran engorrosos y los tacos de billetes tenían caducidad y no se podían utilizar los festivos, por lo que no eran pocos los usuarios que preferían pagar más antes que someterse a los trámites. En el año 2000 se liberalizó el bono-bus y a partir del año 2001, con la tarjeta verde, cualquier usuario podía ir a cualquier oficina de Caixanova (ahora Abanca), y pedir una tarjeta, lo que hizo aumentar el número de pagos de billetes con tarjeta, pero no ya por los foráneos, más bien por los propios vigueses. Esto desapareció en el año 2018, con la implantación de la PassVigo, que se entregaba solamente a empadronados hasta que un juez dictó sentencia de que eso era ilegal. No sabemos qué repercusiones tendrá esta medida, pero mucho nos tememos que apenas va a suponer una reducción del dinero que se destina a financiar los bono-buses, a cambio de enfrentar a los vecinos, dar la sensación de que los visitantes no son bienvenidos y sobre todo, dar la imagen de que el transporte público es un sacacuartos que se mantiene porque no hay más remedio en vez de una alternativa a la movilidad en la ciudad de Vigo.

Respecto a las tarifas. En la primera fase del servicio existían varias tarifas, billete ordinario, billete festivo, billete servicios especiales o de microbús. En 1978 se establecieron tarifas nocturnas y en 1986, al desaparecer los servicios de microbús esta tarifa se dejó de aplicar (aunque aún se calculaba hasta los primeros 90 por si acaso se volvía a implantar este servicio), en 1991 se estableció una tarifa especial para las líneas universitarias, y en 1993 las tarifas ordinarias se unificaron, así que solamente se cobraba diferente para los servicios universitarios. Finalmente, a partir de 1995, todos los billetes ordinarios tendrían el mismo precio.



Un Renault PR100.2 de 1991, repintado a verde. Imagen: Flickr (Joaquim Duarte) https://www.flickr.com/photos/96452324@N05/9042007805/

Si las tarifas ordinarias tendieron a su unificación, los bono-buses tendieron a diversificarse. Empezaron en 1977 con el bono-bus matutino, que era muy poco funcional, y el de los jubilados. En 1984 se estableció el bono-bus normal, y en 1987 comenzó a

aparecer el bono-bus escolar. En 1992 se estableció el bono-bus universitario y en 1995 se estableció la división entre los bono-buses de pensionistas, el Pensionista I y el Pensionista II. Estos bono-buses llegaron tal cual a la tarjeta verde, a los que se añadió el bono-bus social en el año 2009. Estas tarjetas permitieron la implantación del billete de transferencia (vulgo transbordo), que hacía que el segundo viaje fuera gratuito en los siguientes 45 minutos, ampliado a tres viajes a partir del año 2008.

Las líneas sufrieron bastantes modificaciones. En el plano de líneas de 1968 se ven esbozos de algunas de las líneas actuales, más reducidas. Obviamente, la ciudad de Vigo hace 50 años estaba en pleno crecimiento, el polígono de Coia estaba naciendo, zonas como Gran Vía, Camelias, García Barbón, Travesía de Vigo… estaban empezando a poblarse de edificios y otros barrios no existían, como A Dobrada y buena parte de Regueiro y Pousafoles (lo que hoy se conoce como *la zona de Povisa*), ya no hablemos del polígono de Navia, que comenzó a recibir residentes en el año 2005. Pero había otros movimientos de viajeros importantes, el centro era la zona residencial y el rural no tenía tantos habitantes como ahora. El puerto tenía un movimiento de viajeros enorme, y la fábrica de Álvarez también, y Balaídos y las playas ya movían muchos viajeros cuando había partido o en verano, como ahora.

Y hay que tener en cuenta una cosa, la concesión se consiguió oficialmente debido a la longitud de las líneas, que permitían recorrer la ciudad de extremo a extremo con un solo billete, cuando otras empresas tenían precios más caros y había que hacer transbordos.

El número de vehículos sufrió variaciones. Se empezó con 132 vehículos y ese número de vehículos fue oscilando según los años, ya en 1986 eran menos de 100, y para el servicio urbano se utilizaba una cifra circundante a 100, dejando el resto para transporte escolar. En 1995 la cifra se estableció en 117 (aunque hasta 1998 estaban operativas algunas unidades menos, pero se compensaba con una flota muy



Un microbús de Vitrasa con los primeros rótulos electrónicos que tuvo Vitrasa. Imagen: Flickr (Joaquím Duarte)
https://www.flickr.com/photos/96452324@N05/9082527645/

renovada), cifra que perduró hasta el 2011, cuando se aumentó a 121, cifra que fue fluctuando hasta 2016, cuando se aumentó a 124. En la actualidad se desconoce el número real de unidades con las que se está operando, debido a la implantación de unos recortes que no se sabe si van a ser permanentes.

Y no nos olvidemos de los cambios políticos que por supuesto afectan a Vitrasa, dado que las líneas, recorridos, horarios, paradas, precios y normativas los establece el ayuntamiento, y varias veces el transporte público tuvo que padecer las ocurrencias de los alcaldes de turno, desde la *ciudad utópica* de Manuel Soto, que costó 18 millones de pesetas y varios años de trabajo, hasta el bus eléctrico de Santiago Domínguez, que costó medio millón de euros (con sospechas sobre un sobreprecio del vehículo, que costaría la mitad), aparte de disgustos varios y acabó destruido en un incendio fortuito.

Y también a nivel social. Hasta 1995 los discapacitados que iban en sillas de ruedas no podían subirse a los autobuses. En ese año llegaron los primeros autobuses de plataforma baja, y en el año 1997 se añadió el primer autobús dedicado a PMR. A partir del año 2004 los autobuses que se adquirían incorporaban rampas para el acceso de dichas personas, siendo manuales las primeras y eléctricas las siguientes. Recientemente se permitió que los *scooters* de personas con movilidad reducida pudieran acceder a los autobuses, previa solicitud y realizando pruebas previas.

Ya han pasado más de 50 años desde que los Vitrasa comenzaron a andar. Este libro recoge lo sucedido en dichos años. El futuro pinta convulso. La crisis del COVID-19 ha puesto todo patas arriba, y el transporte más, debido a las restricciones, al cierre de actividades, al miedo de la gente a contagiarse… Nadie sabe lo que pasará en el futuro, ni siquiera en los próximos meses. Y seguramente el virus que ha quitado la vida a tanta gente, le ha dado 5 años de vida extra a Vitrasa, dado que desconocemos si Avanza seguirá con dicha marca o el grupo ADO aprovechará para disolverla y presentarse como Avanza o ADO en el concurso que se celebrará (supuestamente) en 2025. Y daría igual, porque aunque Vitrasa desaparezca como marca o no continúe como concesionario del transporte urbano, pero durante muchos años los vigueses llamaremos *vitrasa* a los autobuses del transporte urbano (como en el Val Miñor y el Baixo Miño al Lugove le siguen llamando *el atesa*), fenómeno que no es exclusivo de Vigo, suele pasar en las ciudades cuyo transporte urbano corre a cuenta de una empresa que ostenta el monopolio, como es nuestro caso.

50 años han pasado, cambiarán los reyes, las estaciones, los presidentes, y las siguientes generaciones escribirán los próximos años de historia, sirva este libro como un resumen de los primeros 53 años, cinco décadas en las que hemos visto como España pasaba de una dictadura a una democracia con dos reyes, siete presidentes del gobierno, once alcaldes y varias transformaciones. No sabemos el rumbo que tomará España en los siguientes años, pero de este rumbo dependerán muchas cosas dentro del transporte urbano de Vigo.

Y un último corolario. En este último capítulo he dejado caer algunas opiniones personales, si usted lo lee que sepa que me dará igual si está o no de acuerdo conmigo o con mis conclusiones. Este trabajo no se realizó para convencer a nadie, ni para hacer amigos, ni para provocar, simplemente se realizó para contar lo que sucedió en estas

décadas de transporte en la ciudad de Vigo, y considero que este tipo de trabajos, que no producen rendimiento económico, están diseñados para ser realizados de forma altruista por autores como el que escribe estas líneas, movidos por el deseo de conocer y hacer conocer fragmentos de nuestra historia que quedarían injustamente relegados al olvido si nadie escribe sobre ellos.

Las líneas en la actualidad

C1	Pza. América – Pza. América (Circular Centro)
C3	Coia/Bouzas – Encarnación
4A	Coia – Aragón
4C	Coia – G.Espino
5A	Pedra Seixa – Caños
5B	Teixugueiras – Caños
6	Pza.España – Hospital Álvaro Cunqueiro
7	Pza.España – San Cosme/Sobreira/Cmt.Valadares
A	Universidad - Aeroporto
9B	Reconquista – Rabadeira
10	Cmt.Teis – Saiáns
11	Cabral – San Miguel
12A	H.Meixoeiro – Saiáns
12B	H.Meixoeiro – H.Alv.Cunqueiro
13	H.Meixoeiro – Navia
14	Urzáiz/G.Via – Chans
15A	Samil – Cabral
15B	Samil – Xestoso
15C	Samil – Universidad
16	Coia – Est.FCC
17	Ríos/A Guía – Matamá/Freixo
18A	Areal – Sárdoma – Pouleira
18B	Urzáiz-G.Via – Pouleira
18H	Urzáiz-G.Via – H.Alv.Cunqueiro
23	Echegaray – G.Espino
24	Est.FCC – Poulo
25	Pza.España – Caeiro
27	Beade – Rabadeira
28	Berbés – Vigozoo
29	Pza.España – San Andrés/Fragoselo
31	H.Meixoeiro – San Lorenzo
H1	H.Alvaro Cunqueiro – G.Barbón
H2	H.Alvaro Cunqueiro – G.Espino

H3	H.Alvaro Cunqueiro – G.Barbón (Calzada)
N1	Samil – Samil
U1	G.Via – Universidade
U2	G.Via - Universidade

La flota actual de Vitrasa

MODELO	NUM	AÑO	NUMERACIÓN
Man NG313-F	1	2007	6152
Mercedes O-530 Citaro	12	2007	6425-6427, 6429-6437
Mercedes O-530 Citaro G	2	2007	6480, 6481
Man NM253 F	2	2008	6139, 6141
Mercedes O-530 Citaro G	2	2008	6482, 6483
Iveco CityClass	6	2008	6530-6534, 6538
Iveco Citelis	19	2010	6539-6540, 6542-6558
Man NM253 F	1	2011	6142
Scania N94UBX2	1	2011	6701
Iveco Citelis	3	2012	6559-6561
Iveco Citelis	14	2012	6562-6575
Iveco Citelis Articulado	2	2012	6675-6676
Man A22	8	2015	6201-6208
Man A22	7	2015	6209-6215
Man A22	14	2016	6216-6229
Man A24	2	2016	6154-6155
Man A22	20	2017	6230-6249
Man A24	4	2017	6156-6159
TOTAL	120		